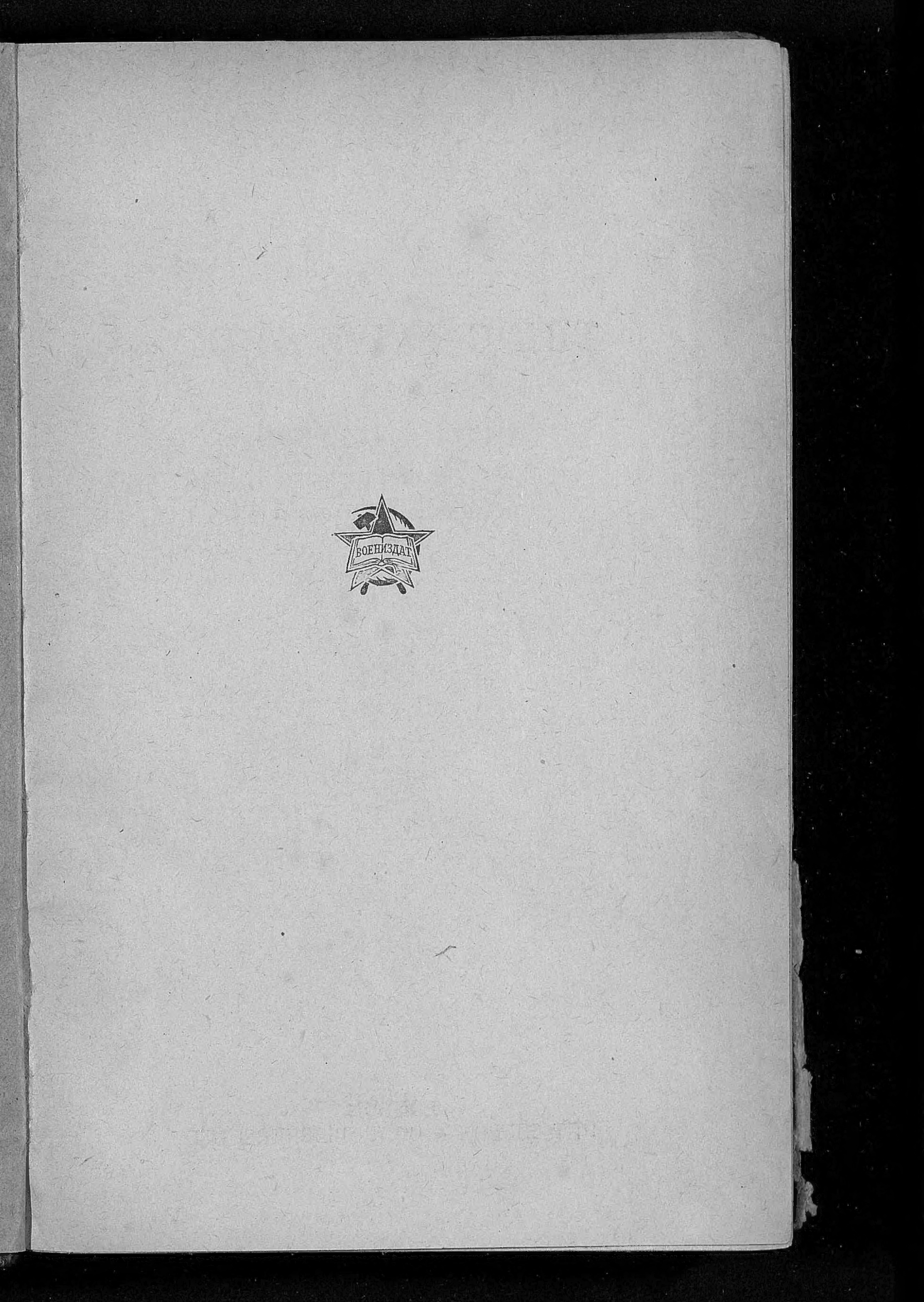
Р. БЭКОН

ДУВРСКИЙ ПАТРУЛЬ



ВОЕНИЗДАТ
МОСКВА · 1937


ВОЕНИЗДАТ

THE CONCISE STORY
OF THE
DOVER PATROL

BY ADMIRAL SIR R. H. BACON

LONDON
HUTCHINSON & CO (PUBLISHERS) LTD

Р. БЭКОН

ДУВРСКИЙ ПАТРУЛЬ

ПЕРЕВОД С АНГЛИЙСКОГО

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
НАРКОМАТА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
МОСКВА · 1937

Р. БЭКОН. Дуврский патруль. Перевод с английского.

Книга содержит описание работы той части английских морских сил, на которые была возложена задача по преграждению противнику доступа в Английский канал (Ламанш) и по обеспечению морских сообщений между Англией и Францией во время империалистической войны.

В книге отражены, в основном, следующие виды происходивших на море действий: минно-заградительные операции, постановка сетевых заграждений, борьба с подводными лодками, обстрел флотом береговых батарей и сухопутных целей, подготовка к десантной операции, закупорочные операции.

Основная ценность труда заключается в обилии чисто практических указаний, относящихся к деталям подготовки и проведения вышеупомянутых операций.

Труд Бэкона заслуживает внимания всех интересующихся морским делом, в частности, действиями на море в период империалистической войны 1914—1918 гг.



ИЗ ПРЕДИСЛОВИЯ АВТОРА

Предлагаемое издание представляет собой переработанное (brought up to date) и сведенное в один том опубликованное ранее описание деятельности Дуврского патруля за период 1915—1917 гг. Мною руководило желание показать события того периода в их настоящем свете, ибо и в изложении адмиралтейства, и в «Официальной истории войны на море» (том V), точно так же как и в изложении гражданских критиков, людей почтенных, но плохо информированных, работа Патруля в период, когда я командовал им, описана с неточностями и ошибками.

Естественно, что до опубликования официального изложения событий на одном из морских театров мировой войны было бы целесообразно послать труд на просмотр командовавшему в то время там адмиралу; таким образом он имел бы возможность исправить неточности и объяснить сомнительные моменты изложения. Это и было сделано при издании «Официальной истории действий воздушных сил во время войны».

Оправданием составления «Официальной истории» в настоящее время может служить только то, что большинство начальников того периода еще живы, и в распоряжение пишущего историю могут быть предоставлены ценные сведения, сохранившиеся в их памяти.

Что касается меня лично, то ни по одному из указанных мною выше официальных трудов этот порядок не был соблюден. Отсюда и необходимость в этой книге.

Р. Бэкон

ПРЕДИСЛОВИЕ

Сэр Реджинальд Бэкон в своем предисловии в достаточной мере обосновывает необходимость этой книги.

Он не только уложил в один том основное содержание предыдущего двухтомного издания своего труда, но и дал в нем много интересного нового материала.

Бесспорно, работа Дуврского патруля имела громадное значение для Антанты.

Из дальнейшего изложения будет видно, что на Дуврский патруль возлагались следующие работы: обеспечение перебросок через Английский канал войск, боеприпасов и снабжения, а также защита судов торгового флота, доставлявших в Лондон и в порты восточного побережья Англии продовольствие и другие грузы. Ежедневно через Дувр проходило до сотни таких судов. Если бы Канал оказался закрытым для торгового судоходства вследствие пребывания в его районе неприятельских кораблей или мин и грузы пришлось бы выгружать в западных портах, то железные дороги не справились бы с их перевозкой.

Дополнительной задачей Дуврского патруля была совместная работа с левым флангом армии во Фландрии.

Если деятельность Патруля имела большое значение в первый период войны, когда ближайшей базой германских кораблей являлась р. Эмс, то это значение чрезвычайно возросло после оккупации противником бельгийского побережья. Германцы получили в свои руки Зеебрюгге и Остэнде, ставшие базами для миноносцев и подводных лодок. Эти базы расположены соответственно в 72 и 62 милях от Дувра; для миноносца это — часа два хода.

Германские миноносцы на бельгийском побережьи, обладая численным перевесом над миноносцами Патруля, всегда имели возможность проявить инициативу; атакуя какую-нибудь часть нашего, поневоле растянутого, охранения, они неизменно могли быть уверены в значительном превосходстве своих сил. Тем большее удивление вызывают ничтожные результаты, достигнутые противником во время набегов на транспортное сообщение через Канал и на стоявшие на якоре в Даунсе торговые суда.

Как указывает адмирал Бэкон, в силу нехватки миноносцев во флоте вообще, численность их в Дувре была недостаточна и отнюдь не соответствовала той задаче, которая могла бы быть поставлена при наличии предприимчивого противника. Этот факт доставлял командовавшему Дуврским патрулем адмиралу много беспокойства и возлагал на него большую ответственность.

Читатели оценят масштаб работы Дуврского патруля, искусство, с каким адмирал Бэкон организовал различные операции против бельгийского побе-

режья, и его блестящую изобретательность. Наибольшим, пожалуй, достижением является разработка плана и подготовка к высадке в 1917 г. на бельгийское побережье, перед фронтом сильных германских батарей, десанта в 14 000 человек — с танками и артиллерией. К сожалению, эта высадка, связанная с наступлением армии на Рулер, не была произведена, так как наступление сорвалось из-за исключительно скверной погоды. Верхом военной дерзости, несомненно, являлось установление дозоров у бельгийского побережья.

В последней главе этой книги адмирал Бэкон приводит причины, побудившие установить эти дозоры, и освещает результаты воздействия дозоров на операции противника.

В связи с этим надо отметить, что содержавшееся в предыдущем издании ошибочное утверждение адмирала Бэкона, будто дозоры у бельгийского побережья вынудили германские подводные лодки прекратить постановку мин в Канале, теперь исправлены на основании сведений, полученных уже после войны. Тем не менее эти дозоры принесли много пользы.

Очень важным итогом работы Дуврского патруля был отказ германских подводных лодок от прохода через Дуврский пролив (Straits of Dover). В книге описаны различные средства, с помощью которых пытались воспрепятствовать проходу неприятельских подводных лодок по Каналу и постановке ими минных заграждений, увеличивавших опасность для судоходства. Надо упомянуть о громадных усилиях, затраченных на создание реальной преграды, и о работе по установке и поддержанию, во-первых, адмиралтейского барража 1914—1915 гг. и, во-вторых, сетевого заграждения 1916 г. Работа носила настолько исключительный характер, что заставляет преклоняться перед отличными моряками, служившими на дрифтерах, и теми, кто ими командовал.

В 1917 г. адмирал Бэкон признал, что сетевое заграждение не заставило противника прекратить посылку подводных лодок, хотя оно принесло свою пользу и причинило противнику немало потерь, как указано в главе IX. Поэтому в феврале 1917 г. он представил мне план постановки между Фолкстоном и Гри-Нэ ступенчатого (ladder) минного заграждения[1]. К этому времени нам только что удалось создать тип мин, действительных против подводных лодок; но достаточные запасы таких мин могли быть изготовлены лишь через несколько месяцев. Имея в виду получение этих мин, адмирал Бэкон включил в план заграждения установку пловучих маяков, которые должны были вынуждать подводные лодки противника нырять в самое заграждение.

Ознакомление с главой IX показывает, что данные, приведенные в главе V «Naval Operations», неверны.

В главе IX адмирал Бэкон упоминает также о работе Комиссии по барражу (the Barrage Committee) в адмиралтействе, учрежденной сэром Эриком Геддис, и указывает, что Комиссия тормозила важные работы, связанные с новым барражем. Лучший пример, иллюстрирующий неосуществимость некоторых предложений Комиссии, приведен адмиралом на стр. 148, где говорится о передаче управления барражем в руки отдельного офицера,

---

[1] Специальное заграждение против подводных лодок, в котором мины ставятся параллельными линиями, но на разных глубинах, что препятствует лодкам проходить, ныряя под заграждение. — *Прим. перев.*

ответственного только перед адмиралтейством. Это предложение Комиссии просто смехотворно.

Адмирал Бэкон упоминает еще об одном вопросе, по которому у него были разногласия с Комиссией, а именно — о месте и силе дозоров, наблюдающих за барражем. На страницах 152—154 он приводит весьма основательные доводы в защиту своего проекта; в то время я без малейшего колебания согласился с ним и отказался вмешиваться в его план размещения дозоров. Мои доводы были очень просты: адмирал Бэкон имел трехлетний опыт работы в Дуврском проливе, в то время как Комиссия ограничивалась лишь визитами в Дувр и изучением материалов в адмиралтействе.

Результаты, как видно из главы IX, показали совершенную правильность точки зрения адмирала Бэкона.

Несомненно, уничтожение 12 германских подводных лодок за период с декабря 1917 г. по конец 1918 г. и частичное закрытие кораблям этого класса доступа в Дуврский пролив — результат поставленного адмиралом Бэконом ступенчатого минного заграждения и дозоров, охранявших его. Как это часто случается, слава этого успеха досталась не адмиралу Бэкону, а его преемнику. Сейчас трудно утверждать, но возможно, что германские потери были бы серьезнее, если бы намерения адмирала Бэкона были осуществлены полностью.

Последними операциями, проведенными силами Дуврского патруля, являлись: атака мола в Зеебрюгге, соединенная с закупоркой выхода из этого порта, и попытка закупорить выход из Остэнде. В главе XII указывается, что разработка операций подобного характера началась еще в 1915 г., но выполнение их, по приведенным в той же главе мотивам, признавалось нежелательным.

К концу 1917 г. мотивы эти отпали, и планы были подготовлены адмиралом Бэконом. Большим преимуществом адмирала было то, что, приступая к этой работе, он располагал накопленными за три года знаниями общей обстановки и погоды в проливах и у бельгийского побережья; кроме того, за это время он имел возможность определить оперативные намерения германского морского командования в Бельгии. Его первоначальный план намечал не закупорочную операцию, а разрушение шлюзовых ворот артиллерийским огнем мониторов с близкой дистанции. По моему настоянию, однако, в план была включена также закупорка входа в канал, хотя адмирал Бэкон и указывал, что в отношении прохода миноносцев и подводных лодок это приведет лишь к временным затруднениям.

В главе XII дана подробная разработка этой операции в том виде, как ее намечал адмирал Бэкон, и оспаривается целесообразность изменений, внесенных в эти планы его преемником.

Как и в случае с дозорами у дуврского барража, так и в данном случае, трудно сказать, в какой мере отступление от первоначального плана атаки Зеебрюгге является причиной тяжелых потерь, понесенных в этом геройском деле, а также неудачи с захватом и потоплением стоявших у мола германских миноносцев. (Последнее являлось составной частью первоначального плана.)

Что касается результатов этой операции, то предсказание адмирала Бэкона полностью подтвердилось. В V томе «Naval Operations» указывается, что подводная лодка *UB-16* прошла в море мимо затопленных судов уже через два дня после операции, а еще через два дня (начиная с 27 апреля) движение поддерживалось в тех же размерах, как и до операции.

Две отважные попытки закупорить Остэнде были в той же мере неудачны. Первая из них показала, что при разработке операции надо уделять больше внимания деталям.

Остается только пожалеть, что адмиралтейство выпустило столь неточное извещение о результатах закупорки Остэнде, так как в действительности адмирал Кийз донес, что крейсер *Виндиктив* заградил всего лишь треть фарватера.

Естественно, что во время войны, а главным образом по окончании ее, внимание и интерес широкой публики концентрировались преимущественно на блестящих эпизодах, связанных непосредственно с боями. Между тем, крайне необходимая, ценная и тяжелая повседневная работа, которую в годы войны несли офицеры и матросы,— возможно, даже и не испытавшие возбуждения непосредственного боя с противником (хотя постоянно имели все шансы на это),— осталась незамеченной.

Адмирал Бэкон нарисовал широкую картину ответственной и очень тяжелой работы как 6-й флотилии миноносцев, так и отдельных миноносцев других соединений, попадавших время от времени в его распоряжение. Он полностью описал работу мониторов, часто входивших в боевое соприкосновение с противником, но редко непосредственно наблюдавших результаты своей стрельбы. Он нарисовал картину непрерывной работы рыбаков, день за днем, год за годом трудившихся над поддержанием противолодочного барража, постоянно рисковавших подвергнуться атаке противника и не имевших возможности ответить ударом на удар. Он полон похвал работе траулеров, управляемых в большинстве случаев также рыбаками; он высоко расценивает работу колесных тральщиков, действовавших уже в последние периоды войны.

Не надо забывать, что тяготы войны, выпавшие на долю Дуврского патруля, были вынесены на плечах именно этих людей; им принадлежит успех, достигнутый Патрулем за четыре с половиной года войны. Они работали под командой офицеров, которым, по утверждению адмирала Бэкона, не было подобных.

Работа Патруля в наиболее критический его период вдохновлялась мужественным и заслуженным автором этой книги.

Джелико.

Глава I

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР

Во всех наших европейских войнах Дуврский пролив и южная часть Северного моря, омывающая бельгийское побережье, являлись районами большого стратегического значения.

До мировой войны Дувр был посредственным приморским городом, известным главным образом как пункт отправки пассажиров и почты из Англии во Францию; но с деятельностью британских морских сил он связан не был.

В начале этого столетия была закончена постройка великолепной дуврской гавани, — обстоятельство, сразу же поднявшее Дувр на уровень военных портов солидного значения; в силу этого его имя ассоциируется с морскими силами, действовавшими в прилегающих к нему водах.

Хотя Дувр и не связан с выдающимися эпизодами нашей морской истории, тем не менее зона, охранявшаяся во время войны Дуврским патрулем, являлась ареной шести из четырнадцати наиболее значительных сражений британского флота. Пожалуй, никакое другое место не может похвалиться подобным рекордом.

Вот перечень этих сражений.

Первое сражение произошло в 1217 г.; в нем де-Борг (Hubert de Burgh) разбил Евстафия Монаха, пытавшегося перебросить подкрепления через Канал. «Если эти люди высадятся — Англия погибла. Смело встретим их», — заявил де-Борг. Говорят, что из всех сражений, выигранных англичанами на море, это было наиболее блестяще организованное и по результатам самое значительное.

24 июня 1340 г. у Слюйса вблизи Зеебрюгге Эдуард III одержал победу над французами. Здесь было захвачено 230 французских судов, убито два адмирала и несколько тысяч французов. Наши потери были незначительны.

В 1588 г. Великая Армада была окончательно рассеяна в районе Дувра и отмелей бельгийского побережья.

11—14 июля 1666 г. в четырехдневном сражении между Монком и Рюйтером встретились 80 английских и 100 голландских судов; оно было одним из самых замечательных морских сражений; голландцы потеряли 3 вице-адмиралов, 2 000 матросов и 4 корабля; потери англичан — 5 000 убитыми, 3 000 пленными и 17 кораблей.

4 августа 1666 г. у Норт Форленда Монк на-голову разбил голландцев. Английский флот, преследуя противника, ворвался в один из голландских портов и истребил большое количество торговых судов.

10 июля 1690 г. 70 французских кораблей одержали победу над соединенным англо-голландским флотом в составе 56 кораблей.

Естественно напрашивается вопрос: почему район действий Дуврского патруля служил ареной такого количества морских сражений? Ответ очень прост. Дуврский пролив всегда представлял собой горлышко бутылки, через которое в Лондон вливались запасы продовольствия. Одновременно он служил и главным путем морской торговли. Кроме того, он является самым узким местом водного кольца, защищающего Англию от вторжения. Вот почему Дуврский пролив приобретал первостепенное значение в тех войнах, в которых нашими противниками являлись Франция, Голландия или Бельгия. Поэтому не удивительно, что при захвате немцами осенью 1914 г. бельгийского побережья район Дуврского пролива и северного побережья Франции занял видное место в конфликте, потрясавшем Европу в течение 4½ лет.

На протяжении всей истории Англии Дуврский пролив связывается с междоусобными потрясениями; его собственная военная история принимает большие размеры. Дуврские скалы, увенчанные замком, служат как бы символом благополучия и национальной безопасности. Подобно большинству сомнительных народных героев, эти скалы не заслуживают того почтения, которым их окружают. Дуврские скалы заставили Юлия Цезаря во время его второй успешной высадки уклониться на восток к Дилу, а Вильгельма Норманна — на запад к низменности у Ромнейских болот, но не остановили вторжения. Они представляли ценность, но и то временную, только для защиты самого Дувра, ибо как только окрестности, менее приспособленные природой к самозащите, попадали в руки противника, Дуврский замок, подобно всякой другой крепости, сдавался. Дуврские утесы напоминают мне праздных людей, добывающих себе почет и уважение красивыми фразами.

В действительности же надежной защитой Англии всегда были воды Канала и его приливо-отливные течения; однако, люди часто забывают о море, и почет достается земле. Канал, водная площадь которого лишь 20 × 20 миль, стоит пяти миллионов дуврских скал. Но английское население редко отдает должное своему Каналу: в его представлении он обычно ассоциируется с неприятностями, связанными с путешествием на континент. Тем не менее во время войны Канал является его лучшим другом. Он защищает страну, и мы должны полностью использовать его оборонные возможности. Канал одновременно является и рвом с водой, окружающим наш остров-крепость, и большой дорогой, по которой подвозятся нам необходимые жизненные припасы.

В минувшую войну эти воды сделались границей, даже больше того — ближайшей к противнику границей. Значение этого района возросло до уровня, который он занимал в начале прошлого сто-

летия, но зато его естественные оборонительные качества, в связи с ростом техники, значительно ослабли. Печально, что старый Канал, такой надежный в свое время, потерял вследствие новых изобретений свою естественную силу. Размеры Канала и сила его приливо-отливных течений утратили тактическое значение в результате возросшей скорости вторгающихся кораблей и дальнобойности артиллерии. Для миноносцев, подводных лодок и быстроходных кораблей Канал, конечно, не является той преградой, какой он был в старые времена для кораблей, зависевших от ветра, и приливо-отливных течений. Поэтому естественно и возрастание сил, потребовавшихся для его защиты во время войны; в старые времена эти воды не видели таких сил. Именно это развитие оборонительных средств и широко практиковавшиеся Дуврским патрулем наступательные действия создали ему заслуженную славу.

Перед нами стояла задача — закрыть доступ в пролив германским кораблям, базировавшимся на бельгийские порты, и обеспечить непрерывное движение воинских транспортов и грузовых судов, поддерживавших сообщение с Францией, где сражалась наша армия. Одновременно надо было обеспечить безопасность плавания громадному количеству торговых судов с продовольственными и другими грузами, предназначенными для Лондона и важнейших портов восточного побережья. Короче говоря, надо было закрыть противнику доступ в Дуврский пролив, пресекая все его попытки вторжения, и обеспечить в нем свободу плавания наших судов. Эти разнообразные задачи были возложены на морские силы, стоявшие в Дувре и вошедшие в историю под названием Дуврского патруля.

История южного района Северного моря, представлявшего собой значительную часть зоны, которая обслуживалась Дуврским патрулем, так богата событиями, что о ней можно написать целую книгу; однако, для наших целей достаточно остановиться только на двух эпохах, обстановка которых была сходна с условиями, существовавшими в период мировой войны. Первая из них приходится приблизительно на период между 1671 и 1697 гг., когда известный французский капер Жан Бар избрал своей базой Дюнкерк; вторая — на период деятельности лорда Нельсона, командовавшего легкими силами в тех водах, в которых во время мировой войны действовал Дуврский патруль.

В 1671 г. Жан Бар, которому тогда исполнилось только 21 год, поступил во французский флот. Это был момент, когда Людовик XIV и Карл II заключили союз против Голландии. Набеги Жана Бара на голландские торговые суда в течение трех последующих лет были столь успешны, что в 1675 г. он уже смог на собственный счет снарядить 2-пушечный шлюп с экипажем в 36 человек. Ему сразу же удалось захватить голландский 18-пушечный фрегат с экипажем в 65 человек. Продолжая захватывать призы, Жан Бар, в содружестве с другими каперами, снарядил 10-пушечный корабль и захватил голландский 12-пушечный корабль. Затем, получив в командование 5 фрегатов, он 23 марта

1676 г. захватил голландский 18-пушечный корабль. Вскоре после этого он встретил 8 торговых судов, шедших из Лондона под охраной 3 военных кораблей; одним из этих конвоиров он завладел, остальных отогнал, а торговые суда привел в Дэнкерк. В мае 1677 г. он захватил фрегат и 16 торговых судов. В сентябре того же года Жан Бар захватил 36-пушечный фрегат *Нептъюн* и шедшие под его охраной торговые суда. За эти годы в руки Жана Бара попало 49 кораблей. В 1688 г., командуя 24-пушечным фрегатом, он с боя взял голландского капера. В 1688 г. Франция находилась в войне с Англией; встретившись в море с двумя 50-пушечными английскими кораблями, Жан Бар попал в плен. Его доставили в Плимут, но оттуда он сразу же бежал на гребной шлюпке; он греб 2½ дня и, хотя сильно страдал от раны, пересек Канал и высадился недалеко от Сен-Мало.

В 1690 г. Жан Бар был назначен командиром фрегата и под командой графа Турвиль сражался у Бичи Хэд. Его следующей задачей было сопровождение двух ценных судов из Гамбурга в Дэнкерк. Во время подготовки их к выходу он крейсеровал в Северном море и за этот короткий срок захватил разных судов на сумму 45 000 крон. После этого он благополучно доставил свой конвой в Дэнкерк. В 1691 г. он был заблокирован в Дэнкерке. Ему удалось получить от французского короля разрешение снарядить несколько небольших кораблей; с этими кораблями он проскользнул ночью из Дэнкерка, причем попутно обстрелял блокировавшую его эскадру. На следующий день вечером он захватил несколько английских торговых судов и 2 военных корабля — один 40-, другой 50-пушечный. Эти призы он привел в Берген. После этого он овладел 40-пушечным голландским кораблем, сопровождавшим большой рыболовный флот; большинство судов этого флота он сжег, а их экипажи высадил на английское побережье. В дальнейшем он захватил и сжег 36-пушечный голландский фрегат и еще целый ряд кораблей.

Следующий набег он произвел на Шотландию; там он грабил и предавал огню селения. Вследствие измены он едва не был захвачен на английском судне в Бергене. Однако, ему удалось спутать все карты капитану этого судна и его команде: подскочив к пороховой бочке, он пригрозил взорвать судно. Прибытие же его собственного экипажа дало ему возможность захватить это самое судно.

Возвратясь в Дэнкерк, Жан Бар отправился в Париж, где приобрел известность курением трубки в приемной дворца в ожидании аудиенции у короля. В ответ на вопрос короля, каким образом ему удалось прорвать блокаду у Дэнкерка, он выстроил в линию присутствовавших на приеме придворных и, в порядке пояснения показом, начал сбивать их с ног ударами кулака.

Снова заблокированный в Дэнкерке в 1693 г., он благополучно прорвался и сразу же захватил 4 британских корабля, которые и привел во Францию. Вскоре после этого, встретившись с группой из 80 английских торговых судов, он 7 из них захватил, а команды их пересадил на свой корабль.

После очередного набега на английское побережье в районе Ньюкасла он возвратился с добычей, оценивавшейся в 500 000 крон. Выйдя снова из Дэнкерка с 3 фрегатами, он захватил еще много торговых судов. Перед возвращением он сцепился с 3 военными кораблями, сопровождавшими торговые суда; 2 из них он захватил с помощью двух фрегатов; но 54-пушечный корабль, отбив троекратные попытки Жан Бара взять его на абордаж, ушел; зато он оставил ему все торговые суда. Совершенно случайно Жан Бар не захватил в плен переправлявшегося в Англию принца Оранского небольшая флотилия принца при встрече с фрегатами Бара приспустила флаги; Жан Бар, не зная, что там находится принц, отпустил ее.

В дальнейшем он захватил большой голландский караван с зерном и другими товарами; этот караван конвоировали три военных корабля: 48-пушечный, 40-пушечный и 36-пушечный. В плен к нему попал самый большой военный корабль, 2 других благополучно ушли; кроме того ему достались 18 торговых судов. В мае 1694 г. он был снова заблокирован в Дэнкерке, но опять прорвался, чтобы провести во Францию караваны с зерном, в котором очень нуждались северные районы. На этот раз Жан Бар применил хитрость: он выслал по одному направлению несколько мелких судов, которые, показывая свои огни, должны были привлечь внимание блокирующих кораблей; сам же он проскочил с другой стороны. Но голландцы выслали для захвата каравана с хлебом 8 кораблей, и эта операция им удалась. Жан Бар, понимая всю важность доставки пшеницы во Францию, разыскал голландцев и взял на абордаж адмиральский корабль; спутники его захватили еще 2 корабля; остальные голландские корабли благополучно ушли. Суда с зерном были отбиты. Этот успех способствовал снижению во Франции цены на зерно с 40 до 3 ливров за бушель.

Позднее Жан Бар с шестью линейными кораблями сопровождал из Дэнкерка принца Конти, направлявшегося через Данию в Польшу. В пути он встретил эскадру противника из 19 кораблей. Когда угроза миновала, принц осведомился у Жана Бара: а не было ли у него опасений, что он — принц — может попасть в плен? К ужасу принца от ответил, что подобная опасность не грозила ему ни в какой мере, так как сына своего он поставил с фитилем у крюйт-камеры, чтобы взорвать корабль по условленному сигналу.

Это был последний подвиг Жана Бара в Северном море.

Другой период, на котором надо остановиться, это 1801 г., когда Наполеон Бонапарт угрожал вторжением в Англию. Лорд Нельсон, добившийся успехов в Балтике и под Копенгагеном, был назначен командующим морскими силами в восточной части Канала и в водах от устья Темзы до Шельды. Разница в районах деятельности Нельсона и Дуврского патруля заключалась только в том, что в ведении Нельсона находилось устье Темзы и Орфорднес на Сэфолкском побережьи. Северная граница зоны Нельсона проходила, примерно, по линии от Орфорднес до Вест-Капелле (на северном берегу Шельды); зона же Дуврского патруля во время мировой

войны ограничивалась линией, идущей от Норт Форленда до того же пункта на голландском побережьи.

Фактически Нельсон командовал своими силами с 27 июля до 22 октября 1801 г., т. е. до момента заключения предварительного мирного соглашения. Однако, флаг его не был спущен до 10 апреля 1802 г.

Задача Нельсона была подобна задаче Дуврского патруля, а именно — не допустить высадки противника на английское побережье и обеспечить наше торговое судоходство. Проблема высадки французских войск из Калэ или Булони на английское побережье в 1801 г. была значительно сложнее, чем высадка германцев на французское побережье из Остэнде в 1916 г. Возможности для десанта, направляющегося из фландрских портов в Англию, в те времена были, в сущности, теми же, что и теперь; разница заключалась в том, что исходными пунктами тогда могли быть также и Флисинген и Дэнкерк.

Было бы интересно сравнить обстановку, существовавшую в этой зоне в эпоху парусов и пушек, стрелявших на короткие дистанции, с той обстановкой, которая сложилась столетие спустя — в эпоху пара и дальнобойных орудий. В начале XIX столетия не было ничего похожего на подводные лодки; не было тогда и кораблей, столь пригодных для набегов, как современные эскадренные миноносцы. Эти два класса кораблей, как в отношении нападения на торговое судоходство, так и в отношении его защиты, дают преимущество не обороняющемуся, а нападающему. В 1801 г., чтобы чувствовать себя в большей безопасности, английские торговые суда должны были держаться ближе к своему берегу. При наличии военных кораблей в Бичи Хэд, Дэндженес и Даунс и какого бы то ни было ветра рейдер[1] имел мало шансов благополучно добраться до французских портов. Больше того, наши военные корабли могли находиться, да и фактически держались в виду французских портов и тут, в безопасности от атак противника, занимались ловлей сравнительно небольших судов, выходивших из этих портов. Главную опасность для торгового судоходства представляли гребные суда и небольшие парусники, выходившие из французских портов во время тумана.

Чтобы быть в состоянии пересечь Канал, эти суда нуждались в хорошей погоде и соответствующем ветре. Нельсон был очень невысокого мнения об их качестве. Для страховки от этой угрозы было вполне достаточно сосредоточить наши корабли в Дэндженес и Даунс.

Увеличение дальнобойности артиллерии дает преимущество береговым батареям с их неподвижной платформой, небольшой поражаемой площадью и лучшими возможностями определения дистанций.

Пар принес с собой возможность быстро передвигаться в любом направлении — качество, неизвестное в эпоху парусных судов. Если в былые времена несли блокаду у самых берегов, то приме-

---

[1] *Рейдер* — военное судно, используемое для набегов и истребления морской торговли противника, прибрежных селений и т. п. — *Прим. перев.*

нение торпед в ночное время ликвидировало эту возможность. Но во время блокады фландрского побережья Нельсону не удалось захватить ни одного судна; зато дважды суда противника прорывались из Флисингена и Дэнкерка. Даже при более благоприятных условиях ведения войны в прошлые времена тесная блокада оказалась ненадежной.

Паровой двигатель дает преимущество рейдеру как в отношении уничтожения торговли противника, так и в отношении атак на суда. Периоды светлого и темного времени суток остаются без изменений. Чем большее расстояние можно пройти в темный период суток, тем больше преимуществ получает моряк, проявляющий инициативу. Наличие в минувшую войну парового двигателя, торпед и подводных лодок в стократ увеличило трудности для командования Дуврским патрулем по сравнению с трудностями, стоявшими перед Нельсоном.

Первым мероприятием Нельсона была бомбардировка Булони. Результатом было потопление около пяти плоскодонных судов. Очевидно, он считал, что задача уничтожения мелких судов противника бомбардировкой не решается. В письме к адмиралтейству он говорит, что единственно, чего можно достигнуть — это доказать противнику, что выйти из порта безнаказанно ему не удастся. Позже он отмечает, что противнику скорее можно причинить беспокойство ночной стрельбой по его порту, чем более крупными атаками. О возможности атаковать Калэ он упоминает в письме к лорду Сент-Винсенту:

> «Я думаю, что Калэ можно бомбардировать, но достойный ли это объект?»

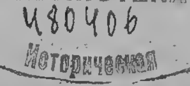
Это предложение не было принято.

Примерно тогда же его внимание было привлечено к возможности атаковать корабли, находящиеся во Флисингене. Изучив обстановку, он решил, что для атаки этот порт недоступен.

Вторая атака на Булонь была произведена 15 августа 1801 г., но она не удалась. Вот причины неудачи: во-первых, суда противника были поставлены на мертвые якоря и пришвартованы друг к другу цепями, которых нельзя было разрубить. Во-вторых, как только наши команды абордировали, а французские экипажи покинули их, неприятельская пехота, расположенная на берегу, открыла по ним сильный огонь. В-третьих, действия атакующих были плохо согласованы во времени. Нельсон объяснял неудачу темнотой ночи и сильным течением. Это была последняя наступательная операция Нельсона. Он проектировал отправить в Булонь брандер, но начало переговоров о мире помешало осуществить этот замысел.

Между прочим, к подобного рода операциям Нельсон не имел склонности. Его талант раскрывался во всей своей силе во время сражения с противником в открытом море.

Если бы Нельсону пришлось встретиться с Жаном Баром, их история была бы, вероятно, несколько иной. Столетие лежит между Жаном Баром и Нельсоном и столетие между эпохой Нельсона



и минувшей войной. Тем не менее из этих периодов можно извлечь одинаковые уроки, так как разница между ними заключается только в эволюции материальных средств.

Главным изменением, происшедшим в период с 1801 г. до мировой войны, является постройка укрытого порта в Дувре. Постройка Дуврского порта была начата еще в царствование Генриха VII. Значительное развитие порта было намечено при Генрихе VIII, но, к сожалению, построенный при нем мол только задерживал гальку и приносил больше вреда, чем пользы. Потом за это дело взялась королева Елизавета и в 1582 г. назначила специальную комиссию. Сэр Томас Скотт внес предложение соорудить резервуар со шлюзным затвором (pent); вода резервуара при отливе должна была вымывать гальку. Этот план, осуществленный с некоторыми изменениями, оказался удачным, но вследствие небрежного ухода резервуар в царствование Карла II пришел в упадок. Предлагались и другие средства, однако, хорошую защиту удалось получить только в 1850 г., когда, наконец, достроили Адмиралтейский мол. В 1897 г., за год до принятия первого германского закона о военном флоте, адмиралтейство решило строить в Дувре существующий ныне закрытый порт. В 1907 г. постройка порта была закончена. Счастье, что это мероприятие было проведено и закончено до начала мировой войны.

Существующая закрытая гавань предназначалась как для линейных кораблей, так и для миноносцев и подводных лодок; однако, при известных условиях приливо-отливные течения во входе в порт оказываются очень опасными.

Морским противником Великобритании вместо Франции постепенно стала Германия; поэтому дислокация наших боевых эскадр начала все больше перемещаться к северу. Занятие немцами бельгийского побережья никак не предусматривалось в планах войны с Германией. Даже когда война началась, наши взоры все еще были направлены на Эльбу, но отнюдь не на Остэнде и не на Зеебрюгге; и, конечно, никто не думал, что Дувр явится столь важной базой.

Поэтому к началу войны Дуврская флотилия представляла собой лишь часть сил восточного побережья, находившихся под командой контр-адмирала Джорджа Балларда; согласно планам адмиралтейства, штаб его был расположен в Харвиче. Главной задачей Дуврской флотилии было препятствовать прорыву германских судов в Английский канал. Все германские пароходы, возвращавшиеся в свои порты, перехватывались флотилией, а нейтральные досматривались в отношении наличия военной контрабанды. Все суда, как британские, так и нейтральные, ставились на якорь в Даунсе, где производился досмотр. Чтобы предотвратить прорыв неприятельских судов на обширном водном участке, между Гудвинами и северным французским побережьем было поставлено большое минное заграждение, совершенно закрывавшее этот район для судоходства. Только под французским берегом, между Калэ и Дэнкерком, был оставлен канал, которым пользовались наши торговые суда и корабли Патруля.

Скоро, однако, стало ясным, что Дувру и прилегающей к нему части канала предстоит сыграть значительно более существенную роль, чем остальным районам восточного побережья. Быстрое продвижение противника к Парижу, захват значительной части Бельгии, необходимость поддерживать в безопасности коммуникации нашей все возрастающей армии во Франции, желание преградить доступ неприятельским подводным лодкам, целившимся на наши транспорты и пароходы со снабжением,— все это указывало на стратегическую важность Дуврского района. Поэтому Дуврская флотилия была выделена и передана в командование контр-адмирала Худа, впоследствии погибшего в Ютландском бою, где он командовал дивизией линейных крейсеров.

Дуврской флотилии были приданы дрифтеры с противолодочными сетями и траулеры для траления мин и регулирования движения судов. Досмотровая служба была организована в Рамсгейте, где были сосредоточены специальные вооруженные суда. Для защиты рейда Даунс от подводных лодок была организована специальная флотилия вооруженных дрифтеров.

В этот период ограниченные силы Дуврского патруля успешно действовали против продвигавшегося по бельгийскому побережью противника; они оказывали помощь армии артиллерийским огнем с кораблей.

Недостаток места не позволяет дать описание операций, проводившихся под руководством Худа, хотя они имели большое значение и оказали существенное влияние на дальнейший ход событий на побережьи.

Несомненно, Дуврская флотилия под командой адмирала Худа оказала помощь армии, задержав противника, продвигавшегося на запад с намерением захватить порты Канала. Для этого наступления германцы проделали тщательные приготовления. Им казалось, что они предусмотрели каждую случайность, каждую возможность; однако, огонь морской артиллерии оказался для них неожиданным, и все приготовления к перевозке войск на транспортах вдоль побережья пришлось внезапно отменить. Во время «бега к морю» (борьба за обладание Изерским каналом и северным побережьем Франции) такие задержки противника представляли громадную ценность для союзников. Каждый час имел громадное значение: наши морские силы были не в состоянии остановить движение противника, но зато они его замедляли.

Зеебрюгге и Остэнде были уже захвачены, а противник все еще продолжал продвижение на запад. Его остановили только энергичные действия французской флотской дивизии в Диксмюде под командой адмирала Ронарка и удлинение левого фланга Френча для соединения с французами на побережьи. Создавшаяся обстановка доставила много беспокойства нашему морскому командованию, так как легкие морские силы противника, оказавшись в расстоянии менее одного ночного перехода от наших берегов, угрожали нашим морским коммуникациям. В сущности говоря, стратегическая обстановка в наших южных водах приняла совершенно неожиданный и нежелательный оборот.

С этого момента и до конца 1917 г., когда я неожиданно был сменен, история Дуврского патруля творилась при моем непосредственном участии.

В начале 1915 г. я командовал во Франции 15″ (381-*мм*) гаубицами, спроектированными и построенными под моим руководством на артиллерийском заводе в Ковентри. В апреле я был вызван телеграммой в адмиралтейство и узнал, что Черчиль и лорд Фишер (Fisher) очень хотят послать одну гаубицу в Средиземное море, чтобы содействовать нашим войскам в Галлиполи. Мне был задан вопрос—в какой кратчайший срок гаубица может быть отправлена по назначению; я ответил, что через два дня ее можно уже отправить из Марселя, при условии, что немедленно будет дано телеграфное распоряжение в мой штаб во Франции и будут обеспечены подходящие платформы. В тот же день я уехал в сопровождении французского морского атташе маркиза Сен-Сен, чтобы добиться предоставления платформ. На следующий день мы подвезли гаубицу к железной дороге, и я собирался уже ехать в Париж, а оттуда в Дарданеллы.

Вечером телеграммой меня вторично вызвали в Лондон. Черчиль предложил мне принять командование Дуврским патрулем. Его предложение я выслушал без особого удовольствия, так как уже настроился ехать на Восток. Что делать в Дувре — у меня не было никакого представления. Тем не менее на следующее утро я выехал в Дувр и там узнал, что контр-адмирал Худ с таким же неудовольствием отправляется в Ирландию командовать дивизией легких крейсеров, с каким я покидал свои пушки.

Так или иначе, смена была произведена, и на следующее утро я вступил в командование; я чувствовал себя не особенно хорошо, тем более, что лорд Фишер дал мне понять, что прочность положения командования Дуврским патрулем находится в прямой зависимости от числа потопленных неприятельских подводных лодок. Повидимому этот вопрос ставился вне связи с трудностями поимки подводных лодок, а в то время этой проблемой занимались мало.

Строительство наших подводных лодок началось под моим руководством в 1900 г., и до 1904 г. я был и инспектором подводного плавания (Superintending Captain of Submarines); мне были хорошо известны трудности обнаружения и атаки даже старых типов подводных лодок — малых, тихоходных и имевших ограниченный радиус действий. Поэтому я ожидал, что пробуду в Дувре недолго.

Вступая в командование Дуврским патрулем, мой предшественник и я могли написать подобно Нельсону:

> «Все, дорогой мой лорд, должно иметь свое начало, и теперь мы приступаем к созданию обороны нашей страны».

Я выяснил, что Патруль был организован главным образом для охоты за подводными лодками и для того, чтобы препятствовать им прорываться в Канал и атаковывать наши торговые суда; кроме того, имелось несколько кораблей для бомбардировки неприятельских позиций на бельгийском побережьи. Адмирал Худ со своей стороны

сделал все, что могло быть сделано; в мою задачу входило главным образом продолжать его работу и развивать уже созданную организацию по мере получения новых средств.

Было бы скучно составлять хронологический перечень деятельности Патруля. Гораздо лучше дать короткие, в некотором отношении, может быть, даже неполные, описания главных событий, и преимущественно в отношении участвовавших в них кораблей.

Представляется наиболее удобным разделить промежуток времени с начала 1915 г. до конца 1917 г. на несколько периодов, соответственно характеру работы Патруля.

Первый период — с апреля до августа 1915 г. Наша главная работа в это время состояла в применении сетей для поимки подводных лодок, в разработке приемов бомбардировки с больших дистанций и в подготовке необходимых для этого средств. В этот период начали прибывать мониторы с 305-*мм* орудиями. В июле неприятельские подводные лодки поставили первое минное заграждение — неожиданное и неприятное открытие.

Второй период — с августа 1915 г. до марта 1916 г.; в этот промежуток времени, если позволяла погода, мониторы бомбардировали Зеебрюгге, Остэнде и побережье в районе Мидделькерке и Вестэнде. Существенную помощь, в смысле корректировки нашей стрельбы, оказывали сухопутные и морские самолеты. Постановка минных заграждений неприятельскими подводными лодками приняла в этот период угрожающие размеры; в то же время применявшаяся нами система дрейфующих сетей не могла воспрепятствовать их деятельности.

Тогда же был разработан план закупорки Остэнде, и для этой цели даже были приготовлены соответствующие суда; однако, план закупорки отпал, так как совместно с армией началось обсуждение проекта высадки наших войск в этом же порту, расположенном в тылу германских батарей. В общем высказывались против закупорки бельгийских портов, которые могли быть использованы для наших же войск в случае продвижения армии вдоль побережья. Это соображение неизменно приводилось армейским командованием в течение всего периода моего пребывания в Дуврском патруле.

Третий период — с апреля до октября 1916 г. Тогда впервые был установлен барраж у бельгийского побережья; от дрейфующих сетей в Канале отказались. Потребовалось использование всех дуврских ресурсов, чтобы поддерживать этот барраж в неприкосновенности. На видимости Остэнде и Зеебрюгге ежедневно держался дозор, обеспечивавший одновременно Даунс и наше торговое судоходство. Одна 305-*мм* и четыре 234-*мм* пушки были выгружены и установлены позади французских линий.

Четвертый период охватывает время с октября 1916 г. до марта 1917 г., когда зимние погоды заставили усилить блокаду бельгийского побережья. Прибытие мониторов с 381-*мм* орудиями снова сделало возможной бомбардировку; в результате были проведены подготовительные мероприятия для обстрела Зеебрюгге и Остэнде. Вместо Остэнде, первоначально намеченного для производства высадки, был избран участок берега близ Мидделькерке, где предостав-

лялась возможность высаживаться на более широком фронте. На берегу были дополнительно установлены две 50-тонные 305-*мм* пушки, три длинные 234-*мм* и восемь 190-*мм*. В этот период начались набеги неприятельских миноносцев в Канал; обстоятельства, при которых эти набеги закончились, описаны ниже. Было установлено сетевое заграждение от Гудвинов до Дэнкерка; как только начали поступать мины, мною было получено разрешение поставить заграждение от Фолкстона до Гри-Нэ. Я считал, что это было единственным средством преградить доступ подводным лодкам в Канал. Постановка минных заграждений противником продолжалась и доставляла нам много затруднений.

Пятый период — с марта 1917 г. до января 1918 г. — проходил в ожидании «большой высадки» на бельгийское побережье, но высадка не состоялась, так как армия застряла на хребте Пасхендале. Флот, в сущности говоря, не мог действовать без армии; однако, армия, к большому разочарованию, оказалась не в состоянии взаимодействовать с флотом. В этот же период был установлен второй барраж у бельгийского берега, а ежедневный дозор, благодаря хорошим морским качествам мониторов с 381-*мм* орудиями, выходил и держался в море всю зиму. Минное заграждение от Фолкстона до Гри-Нэ было поставлено, и первая неприятельская подводная лодка взорвалась на нем еще до окончания его постановки. Это подтвердило мою уверенность в его действительности против подводных лодок. В дальнейшем оно сделалось кладбищем многих подводных лодок противника. Зеебрюгге и Остэнде подвергались в этот период бомбардировке, и притом столь успешно, что Остэнде было покинуто противником и больше не использовалось им в качестве морской базы. Были разработаны планы бомбардировки доков в Брюгге с дистанции в 22 мили и в связи с этим начаты соответствующие переделки на мониторах. В последние месяцы моего командования был решен вопрос о закупорке Зеебрюгге и Остэнде и разработаны детали этой операции.

Она стала, наконец, возможной, поскольку все надежды на использование этих портов, связанные с наступлением нашей армии по побережью, были потеряны.

Этот краткий очерк дает, на мой взгляд, представление о развитии действий Дуврского патруля. В отношении событий, возникших до января 1918 г., мне остается только отметить, что в тот период были реализованы ранее разработанные планы, но, к сожалению, не тем путем, как это намечалось в 1917 г. Мониторы, предназначавшиеся для бомбардировки Брюгге, еще не были готовы, а детали атаки на Зеебрюгге и Остэнде были весьма неудачно изменены, что привело к большим и неоправдываемым потерям человеческих жизней.

Организация корабельного дозора на линии барража Фолкстон—Гри-Нэ была в корне неправильной; несмотря на мои указания, на ее осуществлении настояли, и это также привело к ненужным человеческим жертвам.

До заключения мира не было выдвинуто ни одного нового проекта, который ранее не был бы предложен мною.

К моменту моего назначения в Дувр, в начале 1915 г., штаб командующего Патрулем состоял из двух флаг-офицеров, секретаря и двух писарей. Во главе Дуврского арсенала, развернувшегося во время войны, стоял директор работ с корабельными инженерами и старшими мастерами. 6-й флотилией миноносцев, базировавшейся на Дувр, командовал командир крейсера *Этэнтив (Attentive)* капитан Чарлз Джонсон. Дрифтерами командовал капитан Хэмфри Боуринг, а траулерами — капитан Ванситарт Хауард.

Служба досмотра на рейде Даунс возглавлялась капитаном Томлин.

Однако, скоро стало очевидным, что требуется увеличение штата. Капитан Боуринг был назначен моим флаг-капитаном. Назначить его начальником штаба адмиралтейство отказалось вследствие якобы его молодости. Какое отношение это имело к его назначению — я не мог догадаться. Фактически он выполнял обязанности начальника штаба. Так продолжалось до тех пор, пока один из капитанов, младших, чем капитан Боуринг, не был произведен в коммодоры; только тогда адмиралтейство решилось признать его начальником штаба. Неужели его квалификация не была очевидна? Странно сказать, но его преемник, капитан Эванс, подвергся тем же ограничениям. Для нас в Дувре во время войны—именно во время войны— эти абсурдные методы мирного времени были непостижимы и оскорбительны.

Капитан Боуринг был для меня надежной опорой. Его сменил капитан Эванс, пользовавшийся славой полярника и известный публике по участию в схватке миноносцев *Суифт* и *Брок* с миноносцами противника.

С развитием артиллерийских стрельб мне потребовался артиллерийский офицер. Я с большими трудностями добился от адмиралтейства назначения мне такого офицера.

Необходимость удовлетворять в первую очередь потребность Гранд-Флита отзывалась на всем. Конечно, боеспособность этого оплота страны представляла исключительную важность, но кое-какие крохи нужны были и в Дувре. Нам предстояло играть очень ответственную роль, а для этого нужны были офицеры высокой квалификации, хотя бы даже одного или двух из них пришлось «выдернуть» из Гранд-Флита.

Необходим был штурманский офицер для составления расписания движения транспортов и для целого ряда других навигационных обязанностей. Мне посчастливилось заполучить капитана 3 ранга [1] Фрэзера.

Мой штаб имел значительный некомплект в офицерском составе. В целях обеспечения секретности я взял за правило каждый оперативный приказ давать размножать офицеру. У меня была большая перепалка с адмиралтейством по вопросу об увеличении числа офицеров для секретарских обязанностей. Кадровых офицеров получить было нельзя, но так же безуспешно я добивался получения хотя бы офицера добровольного резерва (R. N. V. R). Наконец, мне

[1] Commander. — *Ред.*

посчастливилось, но и то после заявления одному из начальствующих лиц в адмиралтействе, что его отказ означает для меня необходимость просиживать ночи за переписыванием собственных приказов. Я упоминаю об этой борьбе не ради одной критики; опыт войны может помочь адмиралтейству, как и любой другой организации и отдельному начальнику, избежать прошлых ошибок. Я питаю надежду, что люди, которым в будущей войне придется ведать распределением офицерского состава по различным театрам, учтут эти замечания.

В дальнейшем, с развертыванием работы, добавилось еще несколько офицеров: капитан Грант — по разведывательной службе, капитан Лямб, ставший во главе воздушных сил, и ученый (Scientific) флаг-офицер лейтенант Херкус, оказавший мне большую помощь. Я горд тем, что Дувр был первым местом, а я первым адмиралом, в штабе которого официально был назначен научный работник. Лейтенант Трелфол был назначен для производства опытов с дымовыми завесами. Капитан 3 ранга Бикфорд был привлечен для установки орудий. Таким образом, штаб увеличился, каждый имел определенные функции, выполнявшиеся с наибольшим эффектом, и вместе с тем не было ни одного лишнего человека.

Инженер-механик капитан Парсонс, официально назначенный механиком 6-й флотилии миноносцев, фактически выполнял обязанности моего флагманского механика. Он делал невозможное, поддерживая в исправности механизмы страшно перегруженной боевой работой 6-й флотилии, а особенно старых 30-узловых миноносцев, которые еще до начала войны должны были быть сданы на слом. Во время войны лучше иметь старье, чем не иметь ничего. Это была наша установка в первый период войны.

Так выглядела схема организации Дуврского патруля.

Глава II

СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА

Основные принципы, на которых базировалась наша морская стратегия во время войны, были исключительно просты и легко могут быть усвоены человеком, даже не знакомым со спецификой флота.

Главные силы английского и германского флота были расположены друг против друга в портах по обоим берегам Северного моря. Германское командование учитывало, что его флот слабее нашего, и предпочитало избегать генерального сражения. Таким образом, оно передало в наши руки господство над северной частью моря и дало нам возможность регулировать все судоходство в Северном море. Мы были обеспечены от вторжения, но зато подвергались коротким набегам на наше восточное побережье.

В то же время наши корабли в заграничных водах имели возможность охотиться за действовавшими в отдаленных районах германскими крейсерами и уничтожать их, а также конвоировать наши десантные транспорты, направлявшиеся для захвата германских колоний. Таким образом, везде,— как у себя дома, так и за границей,— мы владели морем, во всяком случае во время выполнения основных операций.

Владение морем — понятие относительное. «Господствовать» в море могут большие корабли, но в то же время море может быть доступным для операции мелких кораблей противника. Можно претендовать на владение морем, как мы это делали в период мировой войны, но одновременно надо учитывать, что свои торговые суда регулярно подвергаются нападению подводных лодок и периодически — миноносцев. Так оно в действительности и было. Мы очистили океаны от крупных кораблей противника, но в течение всей войны не могли закрыть морей для его подводных лодок.

Возвращаюсь к главным силам. Наш флот владел морем в своих водах. Мы не могли принудить германский флот выйти в море и сразиться с нами; никто не мог придумать такого средства; даже после войны не было выдвинуто заслуживающих внимания предложений по этому вопросу. Германский флот спокойно стоял в своих портах, защищенный морем и системой береговой обороны, преодолеть которую было не под силу нашему флоту. Однако, в любой момент он мог оттуда выйти и дать нам бой. Поэтому мы были вы-

нуждены держать наш Гранд-Флит в постоянной готовности к выходу в море и встрече с противником.

Германский флот находился в положении «fleet in being». Это значит, что он постоянно представлял собой пассивную угрозу, но вместе с тем был в готовности в соответствующий момент взять в свои руки инициативу и начать действовать. Выбор этого момента предоставлялся командующему германским Флотом открытого моря. Он мог отремонтировать свои корабли в доках, погрузиться углем, собрать свои вспомогательные суда, миноносцы, подводные лодки и воздушные силы, привести их в состояние максимальной боевой готовности и затем вызвать нас на бой. Он мог в плановом порядке провести тщательную подготовку операции, минировать подходы к нашим портам, расположить в прилегающих к ним водах свои подводные лодки, собрать свои воздушные силы к какому-нибудь определенному дню,— и все же он мог с достаточной безопасностью для себя быть неготовым к бою в течение всего остального времени войны.

Наш флот, наоборот, должен был быть в готовности встретиться с германским Флотом открытого моря в любой день, в каком бы состоянии боевой мощи он ни находился в момент, избранный противником.

Может показаться парадоксальным, что стратегическое преимущество имеет флот, находящийся в положении «in being», а не более могущественный, владеющий находящимися в его ведении водными районами. Если Германия, как это имело место во время минувшей войны, не предполагала вести операций непосредственно на территории Англии и не имела необходимости поддерживать торговое судоходство в Северном море, то владение этим морем для нее не представляло большой ценности. Германцы ничем не рисковали, держа свой флот в портах, тогда как наше правительство находилось в постоянной тревоге, — по правде говоря, мало основательной, — из-за возможного вторжения противника. Эта химера являлась причиной того, что значительное количество войсковых частей вместо фронта находилось в Англии, что наш боевой флот был прикован к северным портам и что при флоте, — а это особенно существенно, — числилось много миноносцев и вспомогательных судов, в которых ощущалась крайняя нужда в других местах.

Линейный корабль силен, когда наносит удар сам, но зато слаб при обороне от атак мелких кораблей. Его артиллерийский огонь представляет громадную мощь при действии против больших кораблей,— броня защищает его от надводных ударов,— но под водой он уязвим и для мины и для торпеды. Правда, торпеда не представляет большой опасности, если выстрел производится с дальней дистанции и по такой небольшой цели, как одиночный корабль. Но когда цель представляет собой линию кораблей длиною в 5 миль и промежутки между кораблями равны только их двойной длине, то опасность попадания торпедой становится весьма реальной. Совершенно невероятно, чтобы торпеда, выпущенная с дистанции в 10 000 *м*, прошла мимо этой линии кораблей; а тогда вероятность попадания будет составлять 1 : 2.

Защита линейного флота от торпедных кораблей может выполняться только миноносцами или легкими крейсерами, имеющимися в достаточном количестве и являющимися составной частью флота. Поскольку подходы к морской базе могут быть заминированы подводными лодками, необходимы тральщики для обеспечения подходов и входных фарватеров от этой опасности.

Поэтому, когда речь идет о *боевом флоте*, сосредоточенном в каком-нибудь порту в ожидании выхода флота противника, пребывающего в состоянии «in being», то имеются в виду не только линейные корабли, но также и крейсеры, миноносцы и другие вспомогательные корабли, использовать которые на этот период в других местах нельзя.

Флот «in being» не знает этих трудностей. Командующий флотом, если требует обстановка, волен использовать в любой момент любое количество своих крейсеров и мелких кораблей. Ему известен день выхода своего флота; к этому моменту он может собрать все свои корабли и привести их в состояние готовности к бою. Единственным сдерживающим обстоятельством против использования легких сил для набеговых операций является то, что потери, понесенные ими в этих набегах, могут тяжело отозваться впоследствии на охранении больших кораблей в генеральном бою. Но если командующий не ищет генерального боя, как это, повидимому, было с германским флотом в минувшую войну, то и эти опасения не играют роли. Командующий, зная, что его флот слабее в отношении линейных кораблей, имеет возможность произвести неожиданный набег с достаточно ощутительными результатами, не рискуя вместе с тем своим флотом. Для его сильнейшего противника подобные действия недопустимы.

Эти обстоятельства косвенным образом придали большое значение Дуврскому патрулю в первый период войны. Боевые флоты находились в состоянии шахматного пата, и ведение активных операций перешло к мелким кораблям и второстепенным театрам. Главной работой военных флотов Антанты были уничтожение неприятельской и защита своей морской торговли.

Англии угрожали, что ее приведут к покорности голодом. Наполеоновская стратегия голода снова выступила на сцену; но, конечно, в связи с современными достижениями техники, для решения этой задачи использовались другие средства.

Чтобы закрыть доступ английским товарам на все европейские рынки, Наполеон ввел «континентальную систему». Британское правительство ответило на это требованием, чтобы все грузы, находящиеся в пути на континент, независимо от того, погружены ли они на нейтральные или дружественные суда, предварительно выгружались в Англии и оплачивались пошлиной. Наше преимущество в силе на всех морях позволяло тогда это сделать. Экономическое давление заставило в конце концов Россию выйти из наполеоновской системы; последовало вторжение Наполеона в Россию, и судьба его была решена.

В те дни у нас было сравнительно мало заморских рынков. Колонии, которыми мы владеем, не были еще освоены. США незадол-

го до этого сделались независимым государством и стали строить торговый флот. Поэтому закрытие для нас европейских рынков серьезно грозило нам финансовым крахом. Однако, мы не только справились с этой бедой, но и многого, в конце концов, достигли: коммерческая изоляция в Европе вынудила нас широко развернуть торговлю с нашими колониями. Нас заставили сделаться главной экспортирующей страной для всего мира. Механизация производства переживала тогда свое детство. Мы вынуждены были развернуть ее; производство железа и угля мы увеличили в гораздо большей степени, чем это было доступно разоренным войной странам Европы. Мы достигли большого влияния на торговлю, и это влияние в течение последующих 50 лет существенно не изменялось.

В минувшей мировой войне обстановка была несколько иная. Континентальная Европа широко использовала свои ресурсы. США являлись нашим ближайшим соперником на мировом рынке. Но, как и раньше, финансовая устойчивость Англии зависела от внешней торговли. Эта «Ахиллесова пята» нашей империи сделалась объектом германских ударов. И в некотором отношении мы оказались в худшем положении, чем во время прежних войн, так как подводные лодки придали новые черты морской войне. Мы владели морем всюду, где были сосредоточены наши надводные корабли, но мы не были обеспечены от подводных атак.

Опасность атак подводных лодок на наш торговый флот указывалась еще до войны и дебатировалась в прессе; некоторые, в том числе и я, держались того мнения, что подводная война против торговли является палкой о двух концах. Подводная лодка с трудом будет разбираться, принадлежит ли торговое судно нейтральной или союзной стране. Немногие страны могли позволить себе легкомысленное отношение к настроениям нейтральных государств; не приняв особых мер предосторожности, воюющая держава рисковала увидеть нейтральные страны в числе своих противников. Так случилось с Германией. Соблазн подводных атак против наших торговых судов оказался болотным огоньком, завлекшим Германию к гибели, ибо он заставил США вступить в войну на стороне союзников.

Перед Германией было два пути: или вступить в бой с нашим Гранд-Флитом, или только сковать его, держа его под угрозой своего собственного флота. Она избрала второй путь и поступила благоразумно. Но в чем она допустила громадную ошибку, это в том что, держа свои главные силы «in being» и тем самым парализуя наш боевой флот и приданные к нему в большом количестве вспомогательные корабли и миноносцы, она не использовала своих миноносцев и вспомогательных крейсеров для нанесения молниеносных ударов по самому уязвимому месту — по нашему торговому флоту. Вместо рапиры Германия избрала кинжал—подводные лодки,— оружие слишком слабое, чтобы нанести действительно смертельный удар нашей морской торговле. Она не хотела поставить на карту громадную сдерживающую силу, которую представлял ее флот против нашего флота, рискнув серьезным поражением в морском бою. Даже приняв свое решение, Германия держала все свои

миноносцы в неприкосновенности, в состоянии бездействия, так как предназначала их для решения задач, для которых германское морское командование не собиралось их использовать.

В результате Германия проиграла войну. Если бы Германия собрала все свои миноносцы и легкие крейсеры и бросила их в авангарде своего флота для мощного и решительного удара по нашим главным силам, чтобы в атаке на короткой дистанции потопить корабль за корабль, в расчете на то, что ее миноносцы своими торпедами восполнят недостаток в линейных кораблях,— возможно, что она и выиграла бы эскадренный бой. Преимущество Германии заключалось в том, что корабли ее строились для боя, а не для жилья, поэтому они были гораздо более живучими, чем наши, предназначавшиеся для службы во всех частях света. Германский флот всегда мог выйти из боя с честью и престижем, который поднял бы дух его личного состава на большую высоту.

С другой стороны, симулируя выходы своего боевого флота в море, противник имел возможность держать наши миноносцы привязанными к Гранд-Флиту и в то же время использовать свои миноносцы для набегов в Канал. По возвращении из этих операций миноносцы противника снова были бы в готовности для действий своими главными силами, которые попрежнему угрожали бы нашему флоту, расположенному в Скапа Флоу.

Однако, германские морские власти (приходится пользоваться этим громоздким термином, так как у них было по меньшей мере три органа, споривших между собой из-за того, кому командовать флотом) не имели ясно выраженной политики. Они постоянно колебались и терпели неудачи при попытке стать на точку зрения, что, незаконно используя подводные лодки, можно избежать четкой стратегической постановки вопроса об использовании главного оружия. Что касается наших миноносцев, то им приходилось решать много задач: значительное число миноносцев было обращено на охоту за подводными лодками, на конвоирование войсковых транспортов и военных кораблей; наконец, большое количество их держалось при Гранд-Флите. Поэтому, когда не было уверенности в успехе, то не в наших интересах было добиваться боя между миноносцами. Так как число миноносцев, которыми мы могли располагать, было меньше, чем у противника, то не имело смысла посылать их в операции, если только противник не выпускал против нас своих миноносцев. Но за спиной у нашего флота были традиции и неискоренимая уверенность в том, что мы можем ударить противника крепче, чем он нас. В этих условиях трудно было предположить, что какой-нибудь командир корабля, коммодор или адмирал пошел бы путем, противоречащим духу флота и тому, чему его учили. Тем не менее приходилось использовать корабли с большой осторожностью, особенно потому, что в отношении Дуврского патруля адмиралтейство отказывалось пополнять его потери в миноносцах. Эта установка заставила адмирала беречь свои ресурсы и в частности миноносцы, без которых он никак не мог бы обойтись.

Противник упустил исключительную предоставлявшуюся ему возможность зажать Англию в тиски голода. Если бы германцы обо-

рудовали и выслали в море вспомогательные крейсеры (рейдеры), одновременно используя подводные лодки без нарушения международного права, если бы они сосредоточили свои миноносцы для атаки на наши торговые суда в Канале, на восточном побережьи Англии и на рейде Даунс,— то адмиралтейство было бы поставлено перед жесточайшей дилеммой. Мы были бы вынуждены разослать значительное количество крейсеров в заграничные воды и сосредоточить массу миноносцев в Дувре. Но откуда их было взять? Имелось только два источника — Гранд-Флит и охота за подводными лодками. В итоге пришлось бы ослаблять боевую мощь Гранд-Флита, оранизовывать конвои и снимать миноносцы с охоты за подводными лодками. Если бы противник начал топить пароходы своими надводными силами, при дневном свете, вблизи наших берегов, то это явилось бы таким оскорблением, которого не могла бы выдержать Англия. Один-два организованных в крупном масштабе набега на наше торговое судоходство — и адмиралтейство вынуждено было бы сосредоточить на юге крупные крейсерские и миноносные силы для защиты торговли в Канале, где они были бы столь же бесполезны для основных целей войны, как и те, которые были привязаны к Гранд-Флиту в Скапа Флоу.

У германского флота, повидимому, совершенно отсутствовали морские инстинкты. Морские операции в значительной своей степени проводятся на основе инстинкта, а инстинкт—свойство прирожденное. Немцы ясно доказали, что все их замыслы носили не столько морской, сколько сухопутный отпечаток. Война на суше — это наука и гораздо более точная наука, чем на море. Целям атаки на суше служат разведка, агентурные донесения, достоверная информация и тому подобные факторы, способствующие точному выявлению обстановки. На море обстановка все время меняется. Скорость передвижения в любом направлении, трудность получения точных сведений, изменяющиеся погода и состояние моря — все это заставляет действовать больше по догадке и всегда быть готовым к тому, что в любой момент обстановка может измениться.

Характерной чертой противника являлось нежелание рисковать кораблями. Между тем, во всяком морском бою или операции потери кораблей более или менее неизбежны. Единственным критерием целесообразности предпринимаемой операции является соображение—оправдывает ли ожидаемый результат вероятные потери. На суше противник никогда не задумывался над потерями в людях, но на море он не хотел рисковать кораблями; в результате его личный состав был приучен к отступлению. В этом, весьма вероятно, проявлялось чисто сухопутное стремление не терять свою материальную часть. В армии всегда существовала традиция «спасать орудия». Примененный к морской боевой обстановке, этот принцип мог привести к убеждению, что потеря корабля — позор, так как германский флот руководился сухопутными, а не морскими традициями. Были случаи, когда германцы могли добиться существенных успехов при незначительном риске, и тем не менее преисполненные стремлением не потерять ни одного корабля они

не пытались добиться успехов. Первое время эта черта германцев путала все наши расчеты; впоследствии она стала надоедать, но в действительности это было спасением для наших торговых судов.

По правде говоря, мы очень не прочь были бы поменяться с немцами местами. Базируя свою 6-ю флотилию миноносцев и флотилии коммодора Тэрвита на Остэнде, Зеебрюгге и Брюгге, мы избрали бы целью нападений Даунс с его торговыми судами, транспорты пересекавшие Канал, и торговые пути по обоим побережьям Англии, а также Дэнкерк, Калэ и Булонь — как объекты для закупорочных операций. Вот какие объекты представлялись немцам; у нас же таких объектов не было, так как по причинам, о которых будет сказано ниже, мы считали нецелесообразной закупорку Остэнде и Зеебрюгге в такой мере, чтобы она не допускала входа туда больших кораблей.

Стратегическое положение в Дувре представляло ряд выгод, но вместе с тем создавало затруднения для адмиралтейства. Район Дуврского патруля простирался от реки Шельды до Норт Форлэнд и от Бичи Хэд прямо на юг до французского побережья (см. карту-схему 18), образуя водную площадь около 4 000 кв. миль. Каждую ночь надо было охранять линию протяжением в 55 миль с Ньепором и фронтом союзников на крайнем правом фланге ее, порт Дэнкерк, затем 20 миль пути вдоль северного берега Франции—до Калэ, а также 20 миль поперек входа в Канал (куда могли прорываться рейдеры противника или его миноносцы). На крайнем левом фланге был расположен имевший два входа рейд Даунс; в нем круглые сутки находилось на якоре от 80 до 100 торговых судов. Для германских миноносцев атака всей этой массы ценных судов была бы делом всего двух часов полного хода. Остэнде и Зеебрюгге были расположены соответственно лишь в 62 и 72 милях от Дувра, ближайшего порта на английском побережьи; Дэнкерк же отстоит от Остэнде всего на 23 мили.

В самом начале войны рейд Даунс был избран в качестве места досмотра для всех торговых судов, идущих в ту или другую сторону по Каналу. В 1915 и 1916 гг. мимо Дувра ежедневно проходило около 120 судов, а в 1917 г. — от 80 до 100. Все они обязательно становились на якорь в Даунсе. Если бы торговое судоходство по Каналу было остановлено или даже только значительно сокращено, Лондон начал бы голодать. Пришлось бы немедленно переселить около трети его населения на западное побережье Англии, так как железные дороги не были бы в состоянии перевозить дополнительный груз продовольствия.

Сообщение с Дэнкерком должно было быть обеспечено полностью, так как этот порт являлся главной базой снабжения для северной группы британской и французской армий.

Если бы противник задумал нанести решительный удар по нашему торговому судоходству, то в этом районе он имел бы три главных уязвимых объекта. Даунс, торговый путь вдоль английского побережья и торговый путь вдоль французского побережья; последний включал в себя участок между Калэ и Дэнкерком, на

протяжении 23 миль открытый для удара со стороны Северного моря. Кроме того, надо было защищать этот район от прорыва неприятельских вспомогательных крейсеров, направляющихся в Атлантику. Требовалось, по возможности, не допускать прохода подводных лодок противника или, во всяком случае, сделать для них невозможным производство атак на наши торговые суда. Надо было обеспечить наши побережья от обстрела огнем прорывающихся кораблей противника. Наконец, надо было обеспечить от атак с моря левый фланг союзных армий, и в частности — от десантов в тыл нашему выдвинутому фронту. Для уяснения обстановки не мешает вспомнить, что левый фланг армии и Даунс отстояли один от другого на 50 миль. Приходилось, когда нужно было, предпринимать операции по поддержке наступления наших войск на бельгийском побережьи; кроме того, действовать против побережья каждый раз, как наши армии предпринимали наступление южнее. Ложными десантными операциями против занятого противником побережья мы должны были отвлекать его войска на север. Наконец, приходилось предпринимать операции против Остэнде и Зеебрюгге, чтобы сделать их непригодными для базирования, а прилегающие к ним водные районы недоступными для плавания неприятельских кораблей.

Чтобы легче уяснить всю трудность положения, надо учесть, что на юге, как и на севере — в отношении Гранд-Флита, инициатива была в руках немцев, т. е. они могли выбирать любой объект для атаки и в любой день и час атаковывать его теми силами, которые они сочтут необходимым использовать. Нашей задачей было обеспечить себя от этих атак; поэтому все наши силы приходилось располагать так, чтобы в любой момент можно было защитить самые существенные объекты.

Очевидно, что для обеспечения нашей безопасности Дуврский отряд должен был быть большим; в действительности же он был феноменально мал. Не считая сил, которые могли быть выделены для активных операций против неприятельского побережья, мы располагали для чисто оборонительных целей в течение всего 1915 г. и большей части 1916 г. лишь 24 миноносцами, из которых только 6 были вооруженны 102-*мм* орудиями, а остальные—76-*мм*. Вследствие ремонта одновременно в готовности никогда не было более трех четвертей всего наличного состава миноносцев, но, ввиду необходимости периодического отдыха экипажей для несения дозорной службы, оставалось одновременно всего 3 миноносца с 102-*мм* орудиями и 6 — с 76-*мм*. В результате аварий и потерь и эти силы редко были налицо. К концу 1916 г. и в 1917 г. число кораблей увеличилось на несколько миноносцев, а кроме того, от случая к случаю, из Харвича иногда придавался дивизион из 5—6 хороших миноносцев с 102-*мм* орудиями. У противника в Брюгге и Остэнде находилось постоянно меняющееся и неизвестное нам количество больших миноносцев с тремя 102-*мм* орудиями каждый. В одном памятном случае, вследствие столкновения и подрывов на минах, состав наших больших миноносцев с 102-*мм* орудиями сократился до одного корабля; чтобы заставить противника думать, что у нас

еще осталось несколько миноносцев, я вынужден был давать фальшивые радиограммы отсутствующим кораблям.

Я постоянно докладывал адмиралтейству о нашем положении и просил о дополнительной присылке миноносцев. Адмиралтейство имело полные сведения о потребностях флота и знало, сколько миноносцев оно может или не может снять для нас с другой работы; моей задачей было — сделать все возможное с теми силами, которые находились в моем распоряжении, и не брюзжать. Однако, это было трудным делом: если бы противник успешно выполнил операцию против нас, мы не имели бы никакой возможности доказать британскому общественному мнению, что наши силы составляли только восьмую часть сил, необходимых для защиты пролива; такая информация была бы весьма ценна для противника. С точки зрения командующего Дуврским патрулем положение было незавидным, так как мы никогда не были в состоянии защитить все, что нам было вверено; с другой стороны, удовлетворяло сознание того, что Дуврский патруль и с наличными силами делал очень многое, не заставляя одновременно ослаблять защиту других основных артерий нашего торгового судоходства и сокращать обслуживание флотом других потребностей страны.

При стратегическом распределении обороны необходимо было в первую очередь решить, где были сосредоточены наиболее жизненные наши интересы. Среди ряда объектов доминировали два: торговое судоходство и недоступность пролива для прорыва рейдеров. Реальное препятствие для прохода подводных лодок могло быть создано только с помощью надежно действующих мин, которых до конца 1917 г. у нас не было; до этого мы должны были довольствоваться барражами, которые затрудняли проход подводных лодок, но не могли их полностью задержать. Возможной высадке противника на французское побережье предполагалось противодействовать, хотя, может быть, и не в полной мере, нашими мониторами. Приходилось считаться и с возможностью ночных набегов неприятельских миноносцев для слепого обстрела побережья; однако, по сравнению с результатами серьезной операции против торгового судоходства, вред от таких ночных обстрелов берега представлялся микроскопическим; поэтому можно было рассчитывать, что гражданское население, сознавая, что страна находится в состоянии войны и что без столкновений с противником обойтись нельзя, отнесется к этим испытаниям с должным спокойствием и терпением. Несомненно, что большая часть жестокой критики, направленной в период моего командования против Дуврского патруля, замолкла бы, если бы была возможность объяснить нехватку в кораблях и расположение наших слабых сил; но, к сожалению, сделать это было невозможно. Такое разъяснение было бы весьма желательным для противника.

В силу указанного, стратегическая диспозиция Дуврского отряда в ночной период имела оборонительный характер и преследовала следующие цели:

1) защиту торговых судов в Даунсе,
2) недопущение незаметного прорыва рейдера,

3) поддержку наших противолодочных дозоров и уничтожение подводных лодок противника.

Чтобы обеспечить выполнение этих задач, движение транспортов через Канал производилось днем; ночью они грузились углем и отдыхали. Вдоль Канала движение происходило вплотную у берегов; таким образом, приходилось обеспечивать только один фланг. Эти мероприятия давали возможность сосредоточить силы на защите трех основных объектов.



Схема 1. Схема, показывающая видимость с кораблей ночью.

Главную трудность при распределении миноносцев представляло согласование противоположных требований. В самом деле: для отражения атак германских миноносцев надо было бы сводить в одно соединение наши миноносцы с 102-*мм* орудиями; одновременно, чтобы обнаруживать и преследовать неприятельские миноносцы или рейдеры, прорвавшиеся в Канал, надо было бы распределить наши миноносцы поперек всего Канала, с расчетом, чтобы хоть один из них находился вблизи небольших и тихоходных дозорных судов, которые могли заметить незваного гостя.

Вполне очевидно, что обнаружение противника в ночное время зависело главным образом от удачи. Легко убедиться в этом при взгляде на схему 1. Черное поле представляет собой водную поверхность при входе в Канал; белые круги и эллипсы показывают районы, наблюдаемые с дозорных кораблей в темную ночь. Расположение дозоров на этой схеме относится к 1917 г., периоду

наибольшего для нас благополучия в отношении миноносцев, когда у нас их было максимальное количество.

По мере возможности я держал известные силы на рейде Даунс, где сосредоточивалось наибольшее количество торговых судов, чтобы в случае надобности не терять времени на переброску туда миноносцев. Можно было рассчитывать на то, что четыре совместно действующих миноносца смогут вступить в бой с восемью неприятельскими миноносцами и задержать (даже ценой своей гибели), так, чтобы до подхода поддержки была предотвращена возможность нанесения большого урона нашим торговым судам. Этим миноносцам не разрешалось покидать Даунс ни при каких случаях нападения противника в другом месте, ибо такое нападение могло оказаться демонстрацией с целью выманить их оттуда и открыть доступ для атаки стоящих на якоре пароходов. Дивизион лидеров или больших миноносцев (самое большее два лидера и четыре больших миноносца) патрулировал у Саут Гудвина в готовности оказать поддержку либо охранению в Даунсе, либо дозору в Канале. Кроме того, мы держали дозор из четырех миноносцев между Дувром и Калэ и дозор в районе Фолкстона.

Только в 1917 г., но и то весьма редко, численность наших миноносцев позволяла выставлять указанные дозоры в тех случаях, если для этой цели все отдыхающие миноносцы вызывались на 4—5 опасных часов прилива, когда течение становилось очень сильным и неподвижная оборона делалась менее действительной.

В первые годы войны несли дозор в проливе и охраняли его только четыре миноносца типа «племен». и два 30-узловых миноносца. Остальные малые эскадренные миноносцы использовались для охраны путей торгового судоходства.

Нетрудно видеть, что задача обороны всех пунктов была непосильной. Якорная стоянка Даунс в течение всей войны охранялась весьма тщательно. В течение 1915—1917 гг. через Даунс прошло свыше 100 000 судов и только одно из них было атаковано в районе между берегом и Гудвином, и то лишь потому, что оно стояло на якоре на открытом и запрещенном для стоянки месте. Когда случались набеги противника, во время которых он обычно не достигал существенных результатов, то для тех, кто знал наши трудности, это было основанием выразить нам сердечные поздравления: в течение 2—3 лет этот район охранялся силами, значительно более слабыми, чем мог против них выставить неприятель, и все же за это время не было ни одной значительной потери. Однако, вместо поздравлений Дуврский патруль, и в частности командовавший им адмирал, подвергались попрекам. Эти попреки казались нам, пожалуй, даже несколько смешными: ведь мы все время находились на грани серьезной катастрофы, и избежать ее удалось только благодаря неустанной работе и постоянной бдительности всех чинов Патруля.

Дальше этот вопрос освещен гораздо полнее: дано больше подробностей о дозорах, о великолепной работе кораблей, о жертвах, понесенных личным составом, охранявшим этот район и торговое судоходство в течение трех долгих лет, летом и зимой, днем и

ночью, в шторм и туман, всегда с более слабыми, по сравнению с противником, силами, всегда превосходящими его в храбрости, терпении и упорстве.

Деятельность флота, как силы, обеспечивающей левый фланг армии, заслуживает детального рассмотрения.

Существовала достаточно обоснованная вероятность высадки десанта противника в районе между Ля Панн и Ньепором. Фронт союзников проходил почти через восточную окраину Ньепора и упирался в море в ¼ мили восточнее входа в Ньепорский канал. Если бы противник высадил свои части милях в трех к западу от этой линии, между ней и Дэнкерком, то вся артиллерия французской обороны была бы взята с тыла. Но, если бы, одновременно с высадкой, на Ньепор был произведен фронтальный удар, то конец был бы определенный: оборона союзников была бы взята в клещи, и германцы установили бы прямое сообщение по суше между высадившимися частями и своей армией, расположенной в Бельгии. После этого противник имел бы возможность, наступая, ударить в тыл левому флангу союзников и, развернувшись у Дэнкерка, утвердиться левым флангом насколько возможно ближе к Ипру. Побережье до Калэ могло пасть; вопрос был преимущественно в том, кто быстрее сможет перебросить сюда свои войска.

Такой план высадки был вполне осуществим. В принципе он почти совпадал с тем, который чуть не был осуществлен нами в 1917 г.; однако, в деталях он был легче. Для выполнения этой операции противнику нужно было построить в Германии 300 плоскодонных, специальной конструкции, барж с бензиновыми двигателями, поднимающих каждая 200 человек. 300 таких барж смогли бы принять одновременно 60 000 человек. Обучить людей посадке и высадке можно было бы на внутренних водных путях в Германии, а затем, постепенно и скрытно, подвезти их по фландрским каналам; тяжелые повозки можно было бы доставить на побережье по дорогам. В подходящий день, слишком облачный для наблюдения с воздуха, их можно было бы переправить в Остэнде. Выйдя ночью группами, они легко прошли бы 8 миль, отделяющих Остэнде от места высадки; переход морем занял бы всего 2 часа. Баржи должны были бы выбрасываться прямо на берег на участке протяжением в 1 милю. Такая операция имела бы то преимущество, что в дальнейшем для нее не требовалось бы наличия морской коммуникации; прорыв фронта у Ньепора сразу же дал бы возможность установить прямое сообщение десантной группы с главными силами. Подобный план был возможен и мог оказаться для нас гибельным, так как мы не могли бы получить предупреждения о начале операции и поэтому до момента тревоги не имели бы возможности предпринять никаких шагов к ее предотвращению. Возможность такой операции заставляла нас держать на месте предполагаемой высадки известные силы, готовые к немедленному действию; задачей тех небольших сил, выделить которые позволяла обстановка, было не столько помешать неожиданному удару, сколько внести расстройство и замедлить ход высадки.

Поэтому каждую ночь, когда состояние моря допускало возможность высадки, у Ля Панн ставились на якорь монитор и 30-узловый миноносец. Когда обстоятельства допускали, эта группа поддерживалась дивизионом миноносцев барража, находившимся в 9 милях от Дэнкерка. Монитор получил приказание — на случай подрыва торпедой выброситься на берег и подобно форту отбивать высадку. Миноносцы должны были врезаться прямо в десантные баржи; не обращая внимания на миноносцы противника, они должны были таранить баржи, расстреливать и топить их.

Если бросить взгляд назад, то кажется необычайным, что в течение двух лет мы еженощно, в расстоянии всего 15 миль от Остэнде, держали на якоре у открытого берега монитор и миноносец, и ни разу противник не причинил им никакого беспокойства. Главное опасение мне доставляла не столько возможность торпедных атак, против которых мониторы были до некоторой степени защищены противоминными утолщениями, сколько возможность абордажа со стороны быстроходного вооруженного торгового судна. Учитывая малочисленность экипажа на мониторе и элемент внезапности, такая операция имела много шансов на успех. Таким образом, риск с нашей стороны был большой, но все же рисковать приходилось.

Побережье к западу от Дэнкерка не представляло таких выгод для десанта, так как расстояние от линии фронта в Ньепоре было слишком велико. Пришлось бы выгружать на берег орудия и обозы. Пока Дэнкерк не был занят противником, опасений за этот участок побережья у меня не было.

В случае наступления союзных войск в Бельгии Дуврский патруль мог оказать помощь армии только обстрелом с мониторов районов накопления неприятельских резервов. Стоявшие в Дэнкерке мониторы всегда были готовы оказать аналогичное содействие и в случае наступления противника. Вообще стрельба старых 305-*мм* коротких пушек с мониторов была недостаточно точна, чтобы поражать на берегу отдельные орудия; главная их ценность была в бомбардировке площадей.

В 1916 и 1917 гг. дневной дозор держался вдоль всего бельгийского побережья и всего лишь в 12 милях от берега. С точки зрения стратегической это имело большое значение, так как в дневное время эти дозоры закрывали доступ противнику в прилежащий к берегу водный район, за исключением полосы голландских территориальных вод. По всей своей длине линия дозора обеспечивалась противоминными сетями и минами. На генеральной карте дозоров нетрудно увидеть, что этот грозный барраж простирался от Дэнкерка до голландских территориальных вод.

Дозорная линия представляла для нас большую ценность, так как давала нам возможность устанавливать и держать буи в определенных местах вдоль всего побережья. Буи играли большую роль как исходные пункты при проведении операций; кроме того, в 1917 г. они позволяли в любой, подходящий для этого день, не давая противнику знать о предварительных приготовлениях, пред-

принимать обстрелы Остэнде и Зеебрюгге. К сожалению, погода часто препятствовала успешному выполнению этих обстрелов; тем не менее в результате их Остэнде, после июля 1917 г., больше не использовался в качестве морской базы, что полностью было подтверждено фотографическими снимками; с этого времени в гавани Остэнде ни разу не был обнаружен ни один корабль.

Стратегически возможны были также закупорочные операции противника против Дэнкерка, Калэ и Булони с целью закрыть их для прохода торговых судов. Дэнкерк был расположен так близко от Остэнде, что, естественно, противник должен был думать о подобной операции, особенно в 1915 г. и в начале 1916 г., т. е. до момента, когда вход в этот порт ночью был воспрещен. Хотя прилегающий к порту водный район был защищен отмелями, но в высокую воду глубина всюду была не меньше 5,5 *м*, а этого было вполне достаточно для прохода брандера. То же было и в Калэ, защита которого от подобного рода атак будет описана ниже. Что касается Булони, то закупорка этого порта была связана с гораздо бóльшим риском, поэтому я считал этот порт в относительной безопасности. То же надо сказать и о Дувре. Инициативный начальник в Остэнде, вероятно, сделал бы попытку закупорить одновременно оба входа в Дуврскую гавань; при плохой видимости выполнить это было возможно, и нам такая закупорка причинила бы серьезные затруднения.

Обстрел наших берегов мог быть отражен береговыми батареями. Слишком уже много стояло перед нами задач, чтобы выделять миноносцы на защиту пахотных полей и садов. Но каким козырем это было бы в руках противника, если бы он использовал такое нападение на наше побережье, чтобы отвлечь наши дозоры от Даунса, который и должен был являться настоящей целью противника. Целые поколения наших морских офицеров будут горько сожалеть о том, что возможности, представлявшиеся немцам, были даны их флоту, а не нашему.

Другая задача стратегического значения, возложенная на Дуврский патруль, заключалась в сковывании войск противника на бельгийском побережьи в первые дни наступления нашей армии на юге. Главная трудность при этом состояла в том, чтобы заставить противника поверить, что мы действительно собираемся произвести высадку. Настоящая высадка представляет собой втайне проводимый, быстрый удар, без явных к нему приготовлений; в данном же случае, чтобы ввести противника в заблуждение, мы старались проводить подготовку достаточно открыто. Об этом речь будет ниже, но об одном эпизоде я упомяну теперь, чтобы показать дух Патруля.

Чтобы напугать противника и лишить несколько тысяч человек сна, я отправил командира *Викинга*, капитана 3-го ранга Эванса, с двумя малыми миноносцами в район Остэнде; я дал ему задание выпустить две группы ракет, по сотне в каждой, что должно было заставить военное командование противника призадуматься. Одновременно я подбодрил Эванса, заявив ему, что его *Викинг* — слишком ценный корабль, чтобы рисковать им, и что для этой цели

более подходят малые миноносцы. Действительной причиной являлась малая осадка этих миноносцев; она делала их в высокую воду безопасными в отношении мин. Все шло хорошо до тех пор, пока миноносцы, выполнив задание, не повернули обратно: у второго миноносца случилась поломка, и он сбавил ход до 13 узлов. Чтобы держаться соединенно, Эванс также уменьшил ход и в это же время получил от своего заднего мателота сообщение, что их преследуют четыре больших миноносца. Уйти, не обрекая спутника на захват противником, было нельзя, на миноносцах же имелось торпедное вооружение; поэтому был сделан сигнал приготовиться атаковать противника торпедами. Нападение в таких случаях — вернейшая защита, поэтому Эванс повернул на противника. Сейчас же после этого он определил, что «преследовавшие» миноносцы — не что иное, как мол в Остэнде, на котором виднелись красные огни; проглядывая сквозь редкий дым наших миноносцев, он походил на неприятельские миноносцы.

Чего мы желали больше всего, это наступления наших войск на бельгийском побережьи. Патруль сам ничего не мог сделать, чтобы захватить и удержать бельгийские порты. По нашей оценке фландрское побережье, находившееся в руках противника, было единственной полоской территории, представлявшей жизненный интерес для Англии. Если бы война закончилась и в руках Германии осталась эта территория, то Великобритания оказалась бы в положении, из-за которого в прошлом возникало не мало войн. Оставайся Фландрия в германском владении — Голландия оказалась бы изолированной от континента и была бы готова, как спелая слива, упасть в руки Германии. А тогда все побережье от Вильгельмсгафена до Ньепора представляло бы собой германскую территорию. Поэтому нами были приложены все усилия к тому, чтобы облегчить наступление армии, если бы оно было предпринято. Из Англии на фронт были доставлены тяжелые орудия и проведены специальные приготовления для высадки на побережье. Однако, все наши надежды разлетелись впрах, и работа нескольких месяцев оказалась напрасной, так как наступление нашей армии было задержано на Пасхендальской гряде, и высадка была отменена.

Нам приходилось принимать предохранительные меры также против возможных набегов на Канал со стороны больших крейсеров противника. Вероятность таких набегов всегда существовала. Набег мог иметь следующие цели:

1) подбодрить гражданское население в Германии,
2) поощрить наших пессимистов,
3) нанести урон нашему торговому флоту,
4) произвести разрушения в Фолкстоне и Булони,
5) произвести разрушения в Дувре.

Для германских крейсеров налет на Дуврский пролив был нетрудным делом. Помешать им в этом мы не могли, но зато немцы должны были серьезно подумать над тем, как им возвращаться обратно. В операциях подобного рода сдерживающим началом была именно трудность возвращения в свои базы.

Против таких набегов у нас, в сущности, не было средств защиты. Минное заграждение[1] не служило препятствием, так как идущие впереди быстроходные тральщики свободно могли протралить в нем проход. Наши подводные лодки были мало полезны против кораблей с 25-узловым ходом. Миноносцы могли быть использованы лишь ночью; днем они в состоянии были только издали следить за уходящими крейсерами. Оборона Булони и Калэ против дневных закупорочных операций состояла из старых подводных лодок, способных потопить брандер непосредственно перед его входом в порт. Дувр мог пережить несколько неприятных моментов, но сомнительно, чтобы противнику удалось нанести ему серьезный, с военной точки зрения, вред, кроме закупорки входов в порт, что при спешке было трудно, если не невозможно, сделать основательно; но если бы даже закупорка удалась только наполовину, это все же причинило бы нам большие затруднения.

Для осуществления подобной операции не требовалось крупных сил. Основным моментом являлась скорость. По одному быстроходному пассажирскому пароходу на каждый закупориваемый порт, один быстроходный броненосный крейсер для отражения легких крейсеров, два легких крейсера и дивизион миноносцев для борьбы с подводными лодками — этого было бы достаточно. Вся операция была бы сравнительно проста.

Для противодействия этому надо было постоянно держать на якоре в Мидл-Дип[2] или в Дувре один или несколько больших крейсеров. Любой мальчуган может, забежав за угол, бросить камень в окна соседнего дома с большой вероятностью разбить их; однако, ему придется плохо, если во время бегства его изловят. Трудность благополучного возвращения всегда удерживала противника от подобных операций, особенно при том направлении мышления, которое было у германского морского командования.

Теперь, когда вкратце описаны все функции Дуврского патруля, надо остановиться на том обстоятельстве, что все наши трудности были вызваны или усугублялись недостатком миноносцев и соответствующего качества мин. Германские миноносцы в течение одной ночи, и к тому же достаточно скрытно, могли быть переброшены из Вильгельмсгафена на бельгийское побережье; поэтому наши силы могли неожиданно оказаться перед значительно превосходящим противником. Это относилось в первую очередь к нашим защитным сооружениям в Канале и кораблям на линии дозора у бельгийского побережья, на которые ранним утром мог неожиданно напасть противник большими силами. Это особенно относится к нашим оборонительным действиям в Канале и к нашим кораблям, несшим дозор у бельгийского побережья; последние легко могли быть ранним утром застигнуты врасплох превосходными силами противника. Такая попытка была сделана только раз, и то недостаточно решительно; попытка не увенчалась успехом, так как дозор строго выполнял приказание держаться на рассвете сосредо-

[1] Большое минное заграждение, поставленное к востоку от пролива еще в первые дни войны.

[2] Безопасная якорная стоянка в устье реки Темзы.

точенно. Тем не менее угроза такого нападения всегда существовала.

Очень легко винить наше довоенное руководство за нехватку миноносцев и мин, в достаточной мере действительных против подводных лодок; но это было бы несправедливо. Никто не мог предвидеть тех особенностей ведения морской войны, которые встретились на практике, как никто не мог предвидеть необходимости в громадном количестве военного снаряжения для сухопутных войск. Если бы в 1913 г. спросить двенадцать морских офицеров, задумывавшихся над военными вопросами — будет ли Дувр в войне с Германией важной базой, — то большинство из них, не колеблясь, ответило бы: «Нет». А базой среднего значения? — «Да». Но никто никогда не мог бы предположить, что Дувр займет в английских водах второе место по значению после Гранд-Флита. За объяснением этого ходить недалеко. Во-первых, возможности военной оккупации и удержания Бельгии в руках противника никто не предполагал. Позиционно-окопная война в том виде, в каком мы ее пережили, с остановкой продвижения сторон в течение трех лет — была откровением. О возможности прекращения продвижения с той и другой стороны никто и не предполагал. Никому и в голову не приходило, что немцы смогут так основательно укрепиться на бельгийском побережье, чтобы устроить там свои морские базы и обеспечить их многочисленными тяжелыми батареями, и окажутся в состоянии фланкировать наши торговые пути на восточном побережье и с близкой дистанции угрожать торговому судоходству в Английском канале.

Не следует забывать, что для подготовки флота в мирное время государственный кошелек раскрывался довольно скупо и что для увеличения судового состава приходилось доказывать в парламенте его необходимость. Никто не обладал в должной мере талантом пророческого предвидения, чтобы в предвоенные годы обрисовать обстановку 1915—1916 гг. с ее большой потребностью в миноносцах. И едва ли бы такой пророк был встречен с большим почетом.

Адмиралтейство весьма разумно использовало свои ежегодные кредиты на строительство линейных кораблей и крейсеров, и этими своими действиями спасло страну. В течение десяти лет перед войной миноносцы совершенствовались и строились в достаточном количестве для тех целей, которые предусматривались. Может быть, потребности были рассчитаны в обрез, но кто же взялся бы в мирное время защищать требования на отпуск дополнительных 30 млн. ф. ст. на строительство миноносцев!

С минами дело обстояло иначе. Наши мины предназначались для использования против надводных кораблей; использование их против подводных лодок не предусматривалось. Для тех целей, для которых их предназначали, они были весьма действительны; однако, у немцев мины были лучше. Это было связано с глубоко укоренившимся во флоте предубеждением против использования электричества в контактных (ударных) минах; вследствие частых неполадок из-за разрядки батарей, плохих контактов и т. п. его

старались по возможности избегать. На этих основаниях адмиралтейство установило, как правило, что применение электричества в контактных минах не допускается. Электрическим взрывателям флот предпочитал механические, и в результате этого предубеждения весьма мощное оружие было отвергнуто, а предпочтение было отдано более слабому.

В 1916 г. я настаивал на использовании минных заграждений как в Дуврском проливе, так и в Северном море. Заграждения эти должны были представлять собой вертикальную стену из мин, установленных на разной глубине. Таким образом, подводная лодка, проходя на любой глубине через зону заграждения, безусловно могла коснуться мины, на какой бы глубине она ни шла. Но в тот период наши мины представляли малую ценность; а если бы они были поставлены удачно, то исключалась возможность постановки в этом же районе мин нового образца. Не было оснований отказываться от постановки мин старого образца для усиления сетевого заграждения в районе между Гудвинами и Рюйтингеном. Зато линия Фолкстон—Гри-Нэ была оставлена свободной, чтобы поставить там мины нового образца, когда они будут изготовлены.

Чтобы помешать подводным лодкам проникать в пролив, было только одно средство — минное заграждение, состоявшее из 14 рядов мин, установленных на семи различных глубинах; каждый ряд был дублирован, т. е. на одну и ту же глубину ставилось 2 ряда мин. Подводные лодки всегда могли погрузиться у Гудвинов — до подхода к Дуврской зоне — и на 40-метровой глубине пройти под линией Фолкстон—Булонь. У нас не было средств, чтобы обнаружить их присутствие, и было только одно средство для их остановки — минная преграда. Такой преградой явилось минное заграждение, спланированное мною в феврале 1917 г. и надежно преградившее доступ подводным лодкам. Запас мин для этого заграждения мог быть приготовлен только к ноябрю 1917 г., а постановка всего заграждения была почти закончена к 31 декабря 1917 г. Начальник моего штаба, капитан Эванс, остался при моем преемнике заканчивать постановки по намеченному мною плану. Если бы запас мин был приготовлен в феврале, то удалось бы прекратить доступ подводным лодкам в пролив еще до конца мая 1917 г.

Мною была разработана специальная система освещения и размещения дозоров. Как будет указано дальше, мой преемник и Комиссия по барражам отказались от этой системы и тем существенно уменьшили ценность заграждения. В результате оказался возможным набег противника, повлекший за собой потерю 8 кораблей и 89 человек убитыми, ранеными и пропавшими без вести.

Как можно видеть из предыдущего изложения, Дуврский патруль мало подходил для адмирала, которому временная репутация дороже той, которую он впоследствии смог бы заслужить перед историей. Будучи в крайне невыгодном стратегическом положении, Дуврский патруль и с тактической точки зрения располагал слишком слабыми силами. Это было единственное соединение флота, непрерывно находившееся в непосредственном соприкосновении с

противником. От него требовалось обеспечение безопасности большого количества объектов, однако наличных сил хватало только на защиту самых важных. В любую ночь, после скрытно проведенной подготовки, противник мог смести с поверхности моря все Дуврские силы. Чтобы помешать этому, потребовалось бы совершенно непосильное для нас количество кораблей, и поэтому приходилось итти на риск. Миноносцы так настоятельно требовались для других целей, что для защиты весьма важных объектов в проливе приходилось безропотно довольствоваться минимальным их количеством.

В прессу нельзя было пропускать ни одного слова, ни одного намека на слабость наших сил, так как это только принесло бы пользу противнику. В результате наше положение стране было неизвестно. Чем больше пресса порицала командующего за недостаточную активность, чем настойчивее она допрашивала: «А что делает дуврский адмирал?»,— тем большую услугу, сама того не подозревая, она оказывала стране; учитывая эти упреки, противник должен был притти к заключению, что в моем распоряжении имелись значительные силы — ошибочное представление, которое мне было очень на-руку. Нашим ответом было: «Пусть только придет еще раз, мы его поймаем и разделаемся с ним». Этот вызов должен был делать противника еще более осторожным и заставлять воздерживаться от серьезных операций, противодействовать которым мы были не в состоянии. В сущности, этот блеф был основой нашей безопасности. Логически мыслившие германцы воспринимали нашу деятельность с точки зрения того, как они сами поступили бы в аналогичной обстановке. Но вместе с тем они не учитывали нашего темперамента. Это было их погибелью и нашей победой. Как могли они, мыслившие только по-сухопутному, предполагать, что был такой период, когда Дуврский пролив охранялся только одним эскадренным миноносцем с 102-*мм* орудиями, в то время как в бельгийских портах скоплялось по двенадцати и больше неприятельских миноносцев? Как могли они догадаться, что миноносцы, которым давались фальшивые радиотелеграммы, фактически находились не в дозоре, а ремонтировались в Ливерпуле, Портсмуте, Саутэмптоне и Чатэме? Как могли они предположить, что мы организуем в дневное время блокаду их прибрежных вод всего лишь в 12 милях от их портов, когда у нас не имелось достаточно миноносцев для охраны пролива? Противник наблюдал блестящий парад взятых напрокат из другого района крейсеров и миноносцев, появившихся на линии дозора у барража вскоре после его постановки; вероятно он предположил, что эти корабли находятся в резерве где-нибудь поблизости. Мог ли он допустить, что сотня траулеров, стоявшая в 1916 г. на якоре у Дэнкерка, фактически не имела охраны? И так далее. Если бы он обладал более активным темпераментом и просто решил бы: «Противник там, пойдем на него», — как это мог в любой день сделать новый командующий,— то наша игра была бы проиграна.

Жители восточного побережья Кента роптали, подвергаясь случайным пятиминутным бомбардировкам. В результате набегов ми-

носцев было убито всего 8 человек гражданского населения. Я весьма сожалею об этой потере. Но какую, однако, важную информацию получил бы противник, если бы можно было сказать:

> «Что вы предпочли бы: 8 человек погибших и 4 поврежденных дома или потерю для страны торговых судов, стоящих 6 млн. ф. ст., и 3 000 моряков? Более того, так как у нас нет достаточного количества миноносцев для единовременной защиты от молниеносных бомбардировок и Фолкстона и Рэмсгейта, то прошу бросить жребий — который из этих двух городов надо защищать».

Наконец, мне постоянно досаждали люди, которые должны бы иметь больше сведений, вопросами: отчего подводным лодкам удается прорываться через пролив? Больше всего грешил в этом отношении разведывательный отдел адмиралтейства. Я им отвечал: «Снабдите меня необходимыми для этого минами, и я их не пропущу...» Не знавшие района Дуврского патруля чиновники из адмиралтейства и начальники, части которых были расположены западнее, считали мой ответ скорее извинением, а не веским доводом. Однако, события подтвердили мою уверенность в том, что заграждение, поставленное по моему способу, преградит доступ подводным лодкам, как только я получу достаточное количество мин. Ни в то время, ни раньше никто не сделал рационального предложения — каким бы другим способом преградить доступ подводным лодкам.

Итак, день и ночь принимались меры, связанные с риском; вечером мы внутренне радовались, что за день ничего не случилось, а утром благодарили судьбу за то, что наш торговый флот не пострадал ночью. При стратегическом и тактическом преимуществе не в нашу пользу адмирал имел большую опору в превосходном личном составе — офицерском и рядовом, находившемся под его командой.

Глава III

КОРАБЛИ ДУВРСКОГО ПАТРУЛЯ

Целесообразно в самом начале дать краткое описание различных кораблей Дуврского патруля, чтобы читатель был в состоянии разобраться в их особенностях и значении. У нас имелись боевые корабли 24 различных типов, и это многообразие может служить мерой разносторонности функций Патруля. С первого взгляда может показаться, что это разнообразие доставляло затруднения командованию,— между тем оно, наоборот, упрощало дело, точно так же, как в мастерской разнообразие специальных машин облегчает производство.

Когда в памяти встают многие месяцы отличной работы, то вспоминается масса различных случаев и выбор из них является трудной задачей. Поэтому справедливее всего будет описать корабли, начиная с самых крупных.

Вначале самым крупным кораблем у нас в Патруле был *Ривендж. (Revenge)*, переименованный в *Ридаутэбл (Redoutable)*, когда в строй вступил новый линейный корабль *Ривендж;* временно его сменил однотипный с ним *Венеребл (Venerable). Ривендж* был устаревшим линейным кораблем, снабженным водонепроницаемыми отделениями, расположенными снаружи и ниже ватерлинии и известными под названием «bulges» [1]. Назначением их было вызывать взрыв попадающих в корабль торпед на некотором расстоянии от борта. Корабль имел две башни, в каждой по два коротких 343-*мм* орудия, после лайнерования превращенных в 305-*мм;* дальнобойность этих орудий была около 15 000 *м.* Кроме того на вооружении у него были 152-*мм* орудия с дальностью стрельбы около 12 500 *м.* Дальность для обоих калибров могла быть увеличена путем накренения корабля, что давало орудиям больший угол возвышения. Этот способ имел и отрицательную сторону, так как подставлял под снаряд противника небронированную подводную часть со стороны стреляющего борта.

Трудно представить себе корабль, более неподходящий для работы в прибрежных районах, чем *Ривендж;* осадка его равнялась 8,7 *м,* что для плавания среди отмелей и минных заграждений было слишком много.

[1] У нас эти водонепроницаемые отделения носят название «противоминные утолщения». — *Прим. перев.*

Несмотря на свои отрицательные свойства, *Ривендж* участвовал в ряде операций, и, кроме того, он сыграл большую роль в проведении в Темзе испытательных стрельб, на результатах которых базировалась в дальнейшем вся наша стрельба на дальние дистанции. Таким образом, его пребывание в Дуврском патруле было ценным и выгодным для нас. Был у него еще один недостаток: будучи линейным кораблем, он пользовался соответствующим престижем. Для службы это давало мало, но зато, если бы германцам посчастливилось его потопить, они заработали бы незаслуженную славу.

В числе мониторов с 381-*мм* орудиями у нас были *Маршал Ней (Marshal Ney)* и *Маршал Сульт (Marshal Soult)*, а впоследствии прибыли еще *Эребес (Erebus)* и *Тэрор (Terror)*. Первые два вступили в состав Патруля в начале 1916 г. и представляли шаг вперед по сравнению с мониторами, вооруженными 305-*мм* орудиями, в смысле дальнобойности, так как вместо дистанции 19 000 *м* дали возможность стрелять на 22 500 *м*. К сожалению, они были слишком тихоходны для наших условий, так как обычно давали всего 5 узлов. В районах, где скорость приливного течения часто достигает 3 узлов, 5-узловой ход не обеспечивает ни быстроты передвижения, ни безопасности плавания среди отмелей; кроме того, управляться ими было чрезвычайно трудно. Не редкостью было, что, идя по мелководьям у бельгийского побережья, корабль вдруг сворачивал в сторону румбов на восемь (90°), и только с большим трудом, управляясь рулем и машинами, удавалось установить его на прежний курс.

Как будет видно из дальнейшего описания, мониторы не только приносили большую пользу своей артиллерией, но доставляли нам и много забавных минут, особенно *Маршал Ней*. Старина *Ней* вместе со своим жизнерадостным командиром капитаном Твиди! Как нам впоследствии недоставало их обоих! Адмирал всегда должен быть уверен в корабле и в его командире. Как корабль *Маршал Ней* был безнадежен; однако, его личный состав делал все возможное, чтобы ослабить его недостатки. Когда нужно было давать ход, его моторы иногда взрывались; его моторное отделение было, точно шрапнелью, избито осколками взорвавшихся крышек цилиндров; однако, личный состав моторного отделения каким-то чудом спасался. Старший инженер-механик Суон не покидал ни при каких обстоятельствах моторов и почти преодолел их дурные наклонности; в разговоре с ним вы почти убеждались, что нужно произвести только небольшие переделки — и тогда по первому требованию корабль сможет дать ход. Если моторы и не взрывались, то обычно они не сразу запускались; зато, если уже удавалось их запустить, то предпочитали их не останавливать — из опасения, что не удастся запустить их снова. Без преувеличения можно сказать, что чем чаще они взрывались и чем зловреднее становились, тем больше любил их Суон и тем жизнерадостнее становился капитан Твиди.

Однажды, еще в те дни, когда дымовые завесы не вошли в употребление, мы обстреливали наблюдательные пункты и штаб в Мидделькерке; германская батарея Тирпиц пристрелялась к нам,

но так как стрельба велась почти на предельной дистанции, она была не слишком точной. На *Маршал Ней* батарея обратила особое внимание, поэтому я приказал ему сняться с якоря. Он выполнил это и дал ход правому мотору. Левый мотор никак не удавалось запустить; к тому же руль у него заклинился в положении лево-на-борт, и корабль начал описывать циркуляции. Запас сжатого воздуха, необходимый для запуска моторов, оказался израсходованным. Так как пополнить его можно было только работая компрессором от правого мотора, то остановить его не решались. Так он продолжал ходить, описывая циркуляции, окруженный всплесками от 280-*мм* снарядов с батарей Тирпиц, почти совершенно не управляемый, не будучи в состоянии запустить левый мотор и опасаясь остановить правый. Наконец я приказал командиру миноносца *Викинг (Viking)* взять его на буксир. Выполнено это было отлично, причем *Викинг* прикрывался густыми клубами дыма из труб. *Маршал Ней* с позором отправился обратно в Дэнкерк; буксируемый миноносцем со скоростью, вдвое превышавшей его полный ход.

К этим мелким неприятностям мы относились с известной долей юмора. В первое время, пока еще не был выявлен характер наступательных операций противника, мониторы, включая сюда и *Ней* и *Сульт*, на ночь уходили в гавань Дэнкерка. Каждый вход и выход через узкий, мелководный канал создавал возможность неприятных случайностей; благодаря умелому управлению, якорям и удаче деревянные эстакады[1] порта пострадали только один раз. В конце концов *Маршал Ней* был разоружен для передачи своей башни на один из новых мониторов с 381-*мм* орудиями и капитальной переделки моторов. В начале 1917 г. он снова возвратился в состав Патруля, но уже вооруженный 152-*мм* орудиями, и был использован в роли брандвахты на якорной стоянке торговых судов в Даунсе. Прибытие его было характерным. В районе Дэнджeнес он попал в шторм от Ost при западном течении и дал радио, что он совершенно беспомощен и находится в опасности быть выброшенным на мель. Я знал, что если он будет держаться левой скулой к волне, то течением его отожмет от мелководья. Чтобы подбодрить его нового командира, еще не знавшего специфических особенностей своего корабля, я послал ему радио, что все в порядке и что в этих водах *Маршал Ней* обычно ходит боком. В качестве защиты рейда Даунс корабль этот представлял для нас существенную ценность.

На *Маршале Сульт* моторы были более надежны. Но управлялся он плохо и был тихоходен. С прибытием мониторов *Эребос* и *Тэрор* я, не желая лишиться двух добавочных 381-*мм* орудий, обычно поручал одному из них выводить *Маршала Сульт* на буксире к тому месту, откуда нами производилась бомбардировка. Такой способ выхода на позицию был, конечно, стеснителен, и будь противник более активен, результаты могли бы быть плачевными. Кроме

---

[1] *Эстакады* — деревянные молы, вынесенные в море для ограждения углубленного входа в узкую гавань.

того, при таких условиях уменьшалась скорость всего соединения, а в короткие летние ночи, при необходимости делать сравнительно большие переходы Северным морем, это было определенно невыгодно. Артиллерия его была хороша, так что, несмотря на недостатки, он представлял для нас ценную единицу.

При бомбардировках в 1917 г. *Эребос* и *Тэрор* были для Патруля большим подспорьем. Эти корабли обладали максимальной скоростью в 14 узлов; 12 узлов они давали совершенно свободно; это нас вполне устраивало. Вспомогательная артиллерия состояла из двух скорострельных 152-*мм* орудий; этого было конечно мало, особенно учитывая, что наименьшая дальность стрельбы 381-*мм* орудий была около 1 800 *м*. Таким образом, в случае атаки миноносцев каждый монитор мог отбиваться только из одного 152-*мм* орудия с борта. В период подготовки к большой десантной операции 1917 г., о которой я дальше расскажу подробнее, вся дозорная служба легла на эти два корабля; они справились с этой трудной работой отлично, точно так же, как и с более соответствующей им задачей бомбардировки Остэнде и Зеебрюгге. Невозможно передать, каким облегчением для меня было наличие этих двух кораблей, которые могли плавать в любую погоду. Оба корабля получили серьезные повреждения. В носовой части *Тэрора* взорвалось три торпеды, а *Эребос* получил попадание в среднюю часть катером, управляемым электрическим способом [1]; тем не менее оба они, как бы в подтверждение достижений современного военно-морского судостроения, уцелели.

Мониторов с 305-*мм* орудиями у нас было пять: *Лорд Клайв*, *Принс Юджин (Prince Eugene)*, *Дженерел Вулф*, *Принс Руперт* и *Дженерел Кроферд*. Эти мониторы в 1915 г. представляли собой ядро флотилии, использовавшейся для бомбардировки, а в 1916 г. и частично в 1917 г. — для дозоров в районе Остэнде и Зеебрюгге.

Различные действия этих судов будут описаны в дальнейших главах.

Мониторы, вооруженные 234-*мм* орудиями, числились под номерами *М-21, 22, 23, 24, 25, 26, 27* (см. приложение). Это были занятные корабли. Первоначально каждый из них имел по одной 234-*мм* короткой пушке, но я добился замены их 152-*мм* или 190-*мм* орудиями. Они давали 9 узлов (номинально — 10), осадку имели всего 1,8 *м* и хорошо управлялись; машины их были достаточно надежны. Но как их качало! *М-25*, еще вооруженный 234-*мм* пушкой, стоя на якоре в устье Темзы, в течение 10 секунд раскачивался на 180°; другими словами, полный размах в 45° на оба борта он совершал всего лишь в 5 секунд. Я предполагаю, что большинство моих читателей бывали на сильно качающихся кораблях и недолюбливают их; но едва ли они знакомы с такой стремительностью качки и величиной размахов. Стремительность качки у мониторов была так велика, что 47-*мм* патроны вылетали

[1] Германские катеры, начиненные взрывчатыми веществами и представлявшие собой, в сущности, торпеду, идущую по поверхности воды. Управление этими катерами велось по электрическим проводам с берега; они могли действовать в небольшом, сравнительно, удалении от берега. — *Прим. перев.*

на воздух из своих кранцев почти вертикально. Однако, не все в жизни нам доступно; если корабль по своей конструкции предназначен для выполнения определенных задач, то нельзя от него требовать, чтобы он успешно выполнял и все другие задачи; дело адмирала — использовать его в соответствующих условиях. Однако, морская служба временами столь причудлива и необычна, что обстоятельства заставляют пользоваться кораблями специального назначения и для ряда других целей; вот тут-то и обнаруживаются отрицательные свойства этих кораблей.

Эти корабли преимущественно охраняли на линии дозора наши большие мониторы и миноносцы от нападения неприятельских миноносцев; главная ценность их была в том, что дальностью стрельбы они превосходили неприятельские миноносцы, а скорострельностью—305-*мм* орудия больших мониторов. Это было весьма существенно, так как орудия на германских миноносцах были дальнобойнее, чем на наших; поэтому противник обычно старался обстреливать наши миноносцы с больших дистанций.

Однажды, в туманный день, среди отмелей произошло небольшое столкновение между нашим дозором и миноносцами противника. С нашей стороны участвовали два монитора — *М-26* и *М-27* и два 30-узловых миноносца, вооруженных 76-*мм* орудиями; со стороны противника — четыре миноносца, вооруженных каждый тремя 102-*мм* орудиями. После короткой перестрелки немцы отошли 30-узловым ходом. Если бы они решились атаковать наши корабли, то могли бы добиться серьезного успеха, так как скорострельность их 102-*мм* орудий была значительнее, чем 152-*мм* орудий малых мониторов.

Легкие крейсеры *Этэнтив (Attentive)*, *Эктив (Active)* и *Эдвенчер (Adventure)* использовались обычно для поддержки миноносцев в дозоре. В проливе эти корабли были слишком уязвимы для торпедных атак, и поэтому использовать их надо было осмотрительно. *Эдвенчер* и *Форсайт (Foresight)* вышли из состава Патруля в начале лета 1915 г.; оставшиеся же *Этентив* и *Эктив* выполняли всю их специальную работу. Они являлись ценным приобретением для обороны Даунса и дозоров у бельгийского побережья. Впоследствии я настоял на установке на полубаке *Этэнтив* 152-*мм* орудия, чтобы превзойти дальность огня неприятельских миноносцев; это изменение в его вооружении оказалось весьма полезным.

Канонерская лодка *Хэзард (Hazard)* выполняла преимущественно роль базы для подводных лодок, выходивших в Канал при извещении о набеге неприятельских крейсеров, направляющихся на юг. Командир канонерской лодки, минер по специальности, оказался очень ценным при проведении опытов. Все первые эксперименты с дымовыми завесами производились им.

Лидеры *Суифт (Swift)*, *Брок (Broke)* и *Фокнор (Faulknor)* прибыли в состав Патруля сравнительно поздно, но тем не менее были встречены весьма радостно. Наличие нескольких быстроходных кораблей, превосходивших своим вооружением неприятельские миноносцы, было большим достижением. Я использовал их главным образом для усиления дозоров в безлунные ночи. Два из них

однажды имели удачную стычку с дивизионом неприятельских миноносцев; более подробно об этом будет рассказано позже — при описании деятельности 6-й флотилии миноносцев.

Перехожу теперь к доброй старой 6-й флотилии миноносцев, о работе которой никогда не упоминалось в печати, но которая в течение трех лет непрерывно несла тяжелую повседневную службу. Ни у одной флотилии миноносцев не было такой непрерывной, тяжелой и ответственной работы, как у этих измотанных войной кораблей. Вначале в состав 6-й флотилии входило двенадцать миноносцев типа «племен»: *Эфриди (Afridi), Амазон (Amazon), Косэк (Cossack), Крузедер (Crusader), Гурка (Ghurka), Маори, Мохоук (Mohawk), Ньюбиэн (Nubian), Сарасен (Saracen), Тартар (Tartar), Викинг* и *Зулу*, и двенадцать 30-узловых миноносцев. Задачи миноносцев были многочисленны и разнообразны, и перечислить их вкратце невозможно, поэтому работе их отводится специальная глава. Здесь же надо упомянуть, что миноносцы типа «племен» были уже устаревшими судами, построенными около 1906 г. Скорость их хода, хотя и не плохая, была все же меньше, чем у новых германских миноносцев. В сущности, они принадлежали к двум различным типам, и каждый тип был представлен шестью миноносцами; на одних миноносцах было установлено по два 102-*мм* орудия, на других — по четыре 76-*мм*. Последние, конечно, не были в состоянии противостоять германским миноносцам с 102-*мм* орудиями, точно так же как и остальные, имевшие по два 102-*мм* орудия, были слабее германских миноносцев, имевших по три 102-*мм* орудия. Все эти наши миноносцы были слабее новых германских, что, впрочем, и не удивительно, если учесть их возраст.

Постройка «30-узловых» миноносцев относилась к 1897—1898 гг., так что к началу войны им было уже около 16 лет. Название «30-узловых» было абсурдом. Они могли давать узлов 20, а в хорошую погоду — до 25. Они годились для конвойной работы и для дозора в сравнительно тихую погоду; но для зимних штормовых погод в Канале они были совершенно неприспособлены. Однако, в военное время особенно выбирать не приходится, и поэтому я был рад заполучить в Дувр любое судно, могущее держаться на плаву и передвигаться.

Дозорные суда (P-boats[1]) были одними из самых удачных среди спроектированных и выстроенных во время войны. Скорость их была 20 узлов; они имели одну 102-*мм* пушку, турбины с зубчатой передачей и небольшую осадку; на них было очень хорошо управляться, они обладали отличными морскими качествами и представляли собой идеальные легкие дозорные корабли. Небольшая осадка позволяла использовать их с гораздо большей безопасностью, чем миноносцы, для дозора в непротраленных районах, где можно было ожидать мин. Вооружение их было вполне достаточно для борьбы с подводными лодками. Ценными они также

[1] P-boats — сокращенное название от Patrol boats; это были специальной постройки небольшие быстроходные суда, предназначавшиеся для охоты за подводными лодками. — *Прим. перев.*

оказались во время некоторых операций у бельгийского побережья, когда надо было измерять расстояния с помощью специальной измерительной проволоки, разматываемой с барабана; об этом будет сказано ниже. В море они могли держаться почти в любую погоду,— конечно, с уменьшенной скоростью. В целом это были вполне надежные корабли, и их личный состав отлично выполнял свои обязанности.

Несколько слов надо сказать о судах для змейковых аэростатов. Для корректировки стрельбы по бельгийскому побережью нам были присланы *Сити ов Оксфорд (City of Oxford)* и *Менелос (Menelaus)*. Это были большие торговые пароходы со значительной осадкой; в носовой части судна находился трюм, вмещавший наполненный аэростат; над трюмом, во всю его величину, был устроен люк. Эти суда были хорошо оборудованы, но слишком громоздки для работы у побережья; поэтому была приспособлена баржа *Арктик*, на которую перегружался аэростат перед операцией; буксировалась баржа траулером. Общая военная обстановка на побережье менялась так быстро, и вместе с тем наблюдение с самолетов было так усовершенствовано, что для применения привязных аэростатов почти не представлялось случаев. Однако, они были использованы в переходный период и могли бы найти себе широкое применение, если бы противник попытался наступать вдоль французского побережья.

Моторные катера, коротко именуемые *ML* [1], заслуживают особого внимания. Они представляли собой пример импровизации использования судов в военное время и успешно справлялись с целым рядом задач, для которых они первоначально не были предназначены. В каких условиях сырости, холода и опасностей приходилось работать их командам! Командовал ими искусный яхтсмен капитан 3-го ранга Гамилтон Бен. Первоначально они предназначались для дозорной службы. Возможно, что были такие районы, где бы они могли нести дозор, но для Дуврского пролива они не были приспособлены. В этом районе погода редко давала им возможность держаться в море. Сперва катера эти были вооружены старыми 75-*мм* пушками конной артиллерии, установленными на морские станки. Но затем с большинства катеров даже и эти орудия были сняты для вооружения торговых судов, так что они оказались совершенно беззащитными при встречах с подводными лодками. Длина катеров была около 23 *м*, ширина — 3,6 *м*; на каждом было установлено по два бензиновых мотора. Вначале у них был очень громкий выхлоп, так что они могли напугать подводную лодку на расстоянии нескольких миль. Вентиляторы из машинного отделения были расположены около рубки, и потому командир и рулевой были постоянно окутаны дымом. Тем не менее они отлично делали свое дело. В дальнейшем изложении о них будет рассказано специально.

Описание деятельности траулеров и дрифтеров также будет дано позже. Работа их заслуживает всяческой похвалы.

---

[1] *ML* (motor launches) — моторные катера. — *Прим. перев.*

4*

Канонерские лодки *Экселент (Excellent)* и *Бэстард (Bustard)* представляли собой старые артиллерийские посыльные суда; первоначально они предназначались для действий у побережья. Первое время эти корабли сослужили хорошую службу. В дальнейшем, с ростом дальности стрельбы германских береговых батарей и увеличением точности огня наших мониторов, надобность в них отпала, и они были разоружены. Просто стрелять по Бельгии было недостаточно, а сделать большее эти маленькие, неустойчивые корабли не могли. Однако, в течение своей службы канонерские лодки имели несколько стычек с береговыми батареями у Вестэнде.

Соединение тральщиков было укомплектовано судами двух различных классов — траулерами и колесными пароходами. Первые представляли собой отличные мореходные суда и могли тралить почти в любую погоду. Но осадка их была от 4,2—5,4 *м*, а это уже представляло опасность для тральщика. Колесные пароходы в мирное время использовались в роли экскурсионных пароходов и могли работать только в тихую погоду, и в такую погоду они приносили большую пользу. Затем были получены пароходы типа «ипподромов» [1], названия которых воскрешали воспоминания о мирном времени и спорте. Эти также были хороши только в тихую погоду; на волне в их колесные кожуха набиралась вода, и они теряли скорость.

За ними последовали пароходы «туннельного» или «танцовального» типа. Туннельными они назывались потому, что их винты были расположены в туннелях, что уменьшало их осадку. Танцовальными же они именовались потому, что носили названия танцев. Когда первый из них был прислан в Дувр, все оценили его как мало мореходный. На меня он произвел впечатление своими положительными свойствами, в частности — малой осадкой; я отправил его в Дэнкерк для производства испытаний под защитой берега в различных условиях погоды,— результаты были удовлетворительные. Впоследствии эти тральщики, как мне кажется, получили полное признание.

Ниже будет говориться о торпедных катерах (*С. М. В.* [2]). Это были очень быстроходные маленькие суда, являвшиеся наполовину катерами, на четверть — гидропланами и на четверть — торпедами; они годились только для выполнения особых задач.

Дуврские подводные лодки, в общем, принадлежали к типу «С»; впоследствии к ним были временно приданы одна или две лодки типа «Е». Деятельность их была сильно ограничена специфичностью обстановки в районе Патруля. Личный состав этих подводных лодок размещался на *Эрогенте (Arrogant)*. Постепенно этот корабль был превращен в пловучую базу Дуврского порта. Находясь в Дувре, я обычно держал флаг на *Эрогент*.

Авиатранспортом для гидросамолетов был *Ривьера*. Вначале мы возлагали на этот корабль большие надежды, но постепенно воз-

---

[1] Т. е. названные по именам английских ипподромов (*Эпсом* и др.). — *Ред.*

[2] *С. М. В.* — Coastal motor boats — прибрежные моторные миноносцы. У нас этот класс судов носит название «торпедных катеров». — *Прим. перев.*

можность его использования уменьшалась. Развитие и усовершенствование авиации дало возможность использовать для целей разведки и корректировки колесные самолеты с бо́льшим успехом, чем гидросамолеты. Причины этого достаточно интересны. Главная трудность заключалась в том, чтобы уловить подходящую погоду для спуска гидросамолетов и подъема их с воды обратно на авиатранспорт; ряд неудач постепенно заставил нас пользоваться только сухопутными самолетами. И *Ривьера* была отправлена в другие районы, где она могла приносить бо́льшую пользу.

Неплохо работали также приданные к дрифтерам и траулерам яхты. Они выполняли обязанности радиостанций и постов связи при дрифтерах, а также и при траулерах, пока последние сами не были снабжены радиотелеграфом. Конечно, для оборонительных целей они были бесполезны; тем не менее их величина до известной степени внушала командам мелких судов чувство безопасности. Психологический элемент игнорировать во время войны нельзя.

Большая работа легла на вооруженные досмотровые пароходы в Рэмсгейте; они осматривали все пароходы, проходившие через пролив. В мирное время — это в большинстве были пассажирские пароходы и буксиры. Для подобной работы они были хорошо приспособлены.

И, наконец, надо упомянуть о дирижабле *Эршип (Airship);* это был самый маленький из наших морских дирижаблей. Впоследствии у нас их было несколько. Они несли воздушный дозор, обследуя воды от Дэндженес до Булони и район между этой линией и линией от Бичи Хэд на юг и до французского побережья. В их задачу входило принуждать подводные лодки в этом районе держаться под водой и не давать им всплывать. Достигалось это сбрасыванием бомб. Вероятность непосредственного попадания была не более 1%.

Таков был состав Дуврского патруля — 24 различных типа кораблей общей численностью около 400 единиц; каждый тип выполнял свои определенные задачи. Для адмирала, командующего районом вроде Дуврского патруля, в военное время все его корабли делятся на две основных группы: могущие быть использованными для любых целей и предназначаемые для решения определенных задач. Первая группа, как, например, мониторы, вооруженные 381-*мм* орудиями, миноносцы типа «племен» и траулеры, могли быть использованы в любую погоду и для любых задач, решение которых допускали их свойства; в отношении этой группы никогда не поднимался вопрос — смогут или не смогут они выполнять свою работу. От подобной группы кораблей и их личного состава адмирал требует только одного качества — надежности. На их надежности базируются все расчеты и планы.

Что касается небольших кораблей, то у нас их было слишком мало для разрешения всех многообразных и противоречивых задач, возникавших в боевой обстановке: однако, в этом отношении у нас дело обстояло лучше, чем у наших союзников. В последние месяцы мы получили значительное число миноносцев и судов спе-

циального назначения, выстроенных на британских заводах. Отвечали ли они нашим требованиям? Не задумываясь, могу сказать, что лучше того, что было во время войны спроектировано и выстроено в Англии, не могло быть; тем не менее во время войны было использовано много импровизированных кораблей. Несмотря на все старания адмиралтейства, число кораблей у нас всегда было недостаточно. Будучи морским офицером, я никогда не мог упускать из виду необходимость для адмиралтейства заботиться о боевых действиях в других районах, а главное — о необходимости поддерживать превосходство Гранд-Флита.

Из опыта работы в адмиралтействе в довоенное время я знал, что в мирное время невозможно держать флот полностью укомплектованным кораблями всех классов, поэтому я никогда не требовал от адмиралтейства всего, что мне было нужно. Если бы адмирал получал все то, что ему требуется, командовать было бы очень просто. Британских морских офицеров воспитывают в том направлении, что надо добиваться лучших результатов с теми средствами, которые имеются под руками, и импровизировать отсутствующие средства. В Дувре нам постоянно приходилось делать это. Если бы мы имели больше того, что у нас было, то возможно, что мы и сделали бы больше; но и с тем, что у нас было, мы сделали все, что могли, и я никогда не обвинял адмиралтейство в том, что оно не сделало невозможного в мирное время.

В заключение, у нас есть за что быть признательными управлению кораблестроения (Constructive Dep-t), возглавлявшемуся сэром Теннисоном д'Эйнкорт; за время войны было сконструировано и построено для флота много кораблей. В отношении кораблей, присланных в Дувр, мне остается только благодарить адмиралтейство: когда к нему обращались с многочисленными требованиями, оно всегда шло навстречу нашим нуждам. Мы старались наилучшим образом использовать те корабли, которые нам присылались, и в общем и целом можно сказать, что наши корабли действовали неплохо, даже тогда, когда их использовали не по прямому назначению.

Глава IV

ТРАУЛЕРЫ И СУДОХОДСТВО

Поскольку защита торгового судоходства в проливе была важнейшей из всех наших задач, то и в описании работы Дуврского патруля изложению приемов, применявшихся для этой цели, отводится первое место. Были проведены следующие вспомогательные мероприятия:

1) установление дозора у бельгийского побережья для активных действий в водах противника и для введения его в заблуждение относительно наших сил в Канале;
2) создание сетевых заграждений;
3) охота за подводными лодками;
4) вытраливание минных заграждений;
5) защита судоходных путей;
6) сопровождение и организация перевозок войсковых частей через Канал;
7) защита якорной стоянки на рейде Даунс.

Для начала в этой главе будут разобраны лишь пункты 4-й и 5-й. Но, прежде чем приступить к детальному объяснению, разрешите сказать, что еще под большим сомнением вопрос, победила ли бы Антанта немцев и, во всяком случае, победила ли бы так скоро, как это имело место, если бы британским морским силам не была оказана помощь со стороны рыболовного флота и если бы им не были предоставлены те рыболовные суда и экскурсионные пароходы, которыми обладала Англия.

Поскольку война окончилась, можно попытаться рассказать об удивительной работе, проделанной траулерами и колесными тральщиками, приданными Дуврскому патрулю. Суда эти не предназначались для войны, и их капитаны, вероятно, и не думали, что может настать время, когда они превратятся в вожатых (пастухов) торгового судоходства, что им придется тралить мины, поставленные противником на фарватерах, или конвоировать через Канал короля, государственных деятелей и генералов.

Описание работы Дуврского патруля в период моего командования было бы неполным, если бы я не остановился на работе этих судов и на высоких морских качествах и храбрости их личного состава. Их не страшила ни стихия, ни мощь противника, и они самоотверженно выполняли свое дело и днем и ночью, летом,

в тумане, во время зимних штормов и тем самым способствовали не только сохранению миллионов тонн торговых пароходов, но и поддержанию жизненно-важных морских коммуникаций нашей армии во Франции. Выполняя эту работу, за период между 1915 и 1917 гг. тральщики протралили расстояние, равное 12 земным экваторам.

Судоходству угрожали следующие опасности:

1) дневные подводные атаки,
2) ночные подводные атаки,
3) дневные атаки миноносцев,
4) ночные атаки миноносцев,
5) мины.

В первые дни войны мы полностью обеспечили себя от атак подводных лодок, измотав, однако, на этом деле свои миноносцы; безжалостно охотясь за каждым обнаруженным перископом, мы сделали пролив слишком опасным местом для неприятельских подводных лодок.

Ночные атаки подводных лодок, используемых в качестве невидимых надводных торпедных кораблей, всегда представляли опасность. И бороться с ними было бы очень трудно, если бы противник систематически прибегал к этому приему; к счастью, этого не было. Все же одна-две попытки с его стороны сделаны были.

Дневные атаки миноносцев противника расстраивались в значительной мере нашим дозором у бельгийского побережья.

Ночных атак миноносцами противник никогда не предпринимал в большом масштабе; если бы он сделал это, то мог бы принести нам неисчислимый урон.

Наконец, переходим к минам. Они представляли действительно серьезную опасность. В то время как за период моего командования от торпед пострадало всего 6 торговых судов, на минах взорвалось 50. Поэтому, прежде чем говорить об общей организации охраны торгового судоходства, надо упомянуть о германских минах и нашей системе вытраливания заграждений.

В 1900 г. я совместно с адмиралом Джексоном был направлен в Геную на заводы Ансальдо для изучения блокадной мины «Элиа» (Elia). Мы были поражены теми возможностями, которые давала эта мина и не только в отношении уничтожения торгового судоходства, что может быть отнесено к стратегическому использованию, но и в качестве тактического средства, применяемого более слабым флотом при отходе. Эти мины предполагалось использовать не столько против торговых судов, сколько для закупорки портов противника и воспрепятствования выходу его флота; отсюда и название «блокадная мина». Такое название повело к тому, что адмиралтейство косо смотрело на этот тип мин. Будучи сильнейшей морской державой, мы всегда выдвигали идею необходимости заставить противника выйти в море и там разбить его, но никак не блокировать его в портах. Однако, молодая морская школа предвидела и более широкое использование мин, чем только при блокаде.

Постоянные опыты с этими минами производились на корабле *Вернон*, служившем учебным судном для торпедной школы в Портсмуте. В результате был выработан тип мины очень остроумной конструкции; подобно новой мине типа «Элиа», в ней не было электрических приборов, так как в отношении нашего флота применение электрических приборов в минах было официально запрещено. Это неудачное решение привело к тому, что при вступлении в войну наши мины оказались хуже германских.

Интересно проследить причины недостаточной действительности наших мин. За двадцать лет до войны у нас на вооружении были электрические мины, взрывавшиеся при ударе,— во всяком случае предполагалось, что они должны взрываться,— но в действительности они часто отказывали. Мина содержала батарею с жидкостью, детонатор и замыкатель тока; последняя деталь состояла в основном из воздушного промежутка, который при ударе о мину заполнялся выплеснутой ртутью, замыкавшей ток, взрывавший в свою очередь детонатор. Дефектами этого устройства было то, что ртуть окислялась, металлические контакты разъедались, а сырость в мине вела к разрядке батареи. Поэтому адмиралтейство решило отказаться от применения электричества в контактных минах. Вновь сконструированные мины, базировавшиеся в основном на принципе «Элиа», оказались достаточно эффективными против больших и широких кораблей, но очень мало действительными против тихоходных и узких подводных лодок, удар которых по мине был сравнительно слаб. На наше несчастье, возможность широкого использования мин против подводных лодок не была предусмотрена. Подводные лодки вступали в состав флота постепенно, и возможность массового их применения в тех районах, где могли бы быть поставлены минные заграждения, также не предвиделась. В результате мины, действительные только против надводных кораблей, решено было использовать во всех случаях. О потребности в специальных минах против подводных лодок не додумались.

Германские мины взрывались электрическим током, но, что весьма важно, у них не было «контактов», т. е. у них не имелось перерывов в проводах, которые нужно замыкать, чтобы взорвать мину. У этих мин имелась сплошная замкнутая цепь от батареи к взрывателю и обратно к батарее, но вместо воздушного прерывателя немцы применили простой метод возбуждения тока самим судном, ударяющим по мине.

Обыкновенная жидкостная батарея не дает тока, пока в нее не вольют соответствующей жидкости. Германцы помещали батарею непосредственно у стенки корпуса мины, а над нею, но снаружи корпуса — свинцовые колпаки с заключенными внутри них стеклянными цилиндрами. В цилиндрах находилась жидкость, необходимая для возбуждения тока в батарее. Действие мины было очень просто. Свинцовые колпаки или, как их называли, «рога» выступали в соответствующих местах мины. Когда корабль ударял по мине, один из рогов сгибался, стеклянный цилиндр разбивался, жидкость выливалась в батарею, и сразу же возбуждался ток, взрывавший мину.

И наши и германские мины были снабжены прибором, который автоматически устанавливал их на желаемую глубину. Германская мина имела еще простой механизм, удерживавший ее на дне, непосредственно у тяжелого круглого якоря, около 20 минут после постановки. Это имело смысл делать только при постановке мин с подводных лодок, так как давало им возможность удалиться из района постановки, до того как мины всплывут на заданную глубину. Действовал этот механизм довольно плохо, и на деле иногда проходили часы, прежде чем мина всплывала; иногда же нужен был настоящий шторм, чтобы встряхнуть этот прибор и заставить его освободить мину. Прибор, предназначенный исключительно для предохранения подводных лодок от своих собственных мин [1], доставлял нам много беспокойства; при тралении загражденных районов мы никогда не были уверены, что на дне не осталось несколько еще не всплывших мин.

Траление мин протекало так. Два тральщика заводили между собой и вели в воде трал, который захватывал минрепы мин. Когда мина попадала в трал, то случалось одно из трех: или трал обламывал «рот» мины — и тогда она взрывалась, или трал обрывал минреп — и тогда мина всплывала на поверхность, или, наконец, трал выдергивал из грунта якорь мины и тащил мину за собой. В первом случае, т. е. когда мина взрывалась, беды особой не случалось, надо только было вместо оборвавшегося трала заводить новый. Во втором случае, когда мина всплывала на поверхность, ее расстреливали из пушки, при этом она обычно взрывалась. Ночное траление было опасно преимущественно вследствие того, что всплывшие мины нельзя было увидеть и уничтожить, и на них впоследствии могли наскочить наши корабли или даже сами тральщики. Буксирование мины в трале представляло наибольшую опасность; несмотря на все принимавшиеся меры, трал мог стащить мину с заграждения в протраленный уже район и выпустить ее там; такая мина снова становилась на свой якорь и создавала опасность в районе, который считался протраленным и безопасным для плавания. Могла таким образом неожиданно получиться новая опасная зона. Поэтому каждый свой галс тральщики заканчивали вне судоходных фарватеров.

Напомним, что все это были трудности не теоретического порядка и возникали они не на тихой, спокойной воде, вблизи берегов; тралить приходилось на приливо-отливных течениях, часто на значительной волне, в туманную и мглистую погоду, когда берега не было видно; определять свое положение часто удавалось только чутьем. Все эти ежедневно преодолевавшиеся трудности придавали особую ценность результатам, достигнутым этими моряками-практиками, отлично знавшими свое дело.

[1] В действительности этот прибор предназначался не только для этой цели. Иногда регулятор умышленно ставился на больший срок; например, чтобы мина всплыла только после того, как тральщики пройдут очередной контрольный галс с тралами и мин не обнаружат, или, например, чтобы дать пройти своим отступающим кораблям и т. п. — *Прим. перев.*

Людям, не служившим на море и рассматривающим его преимущественно с точки зрения неудобств, которые оно доставляет, трудно объяснить, сколь тяжела была эта работа. Кто не имеет представления о работе с намокшим тросом, о ранениях тела сучащим стальным тросом, о трудностях кораблевождения, о требующейся точности и допустимых потрешностях при прокладке курса и определении места (хотя бы даже и приближенном) на медленно двигающемся судне в мглистую погоду, а также и о целом ряде других работ на море,— тот не может себе представить всех трудностей службы тральщиков и необходимого для ее несения практического морского опыта.

На траулеры возлагались три различных задачи: охрана судоходных путей, конвоирование и траление. В первые месяцы войны охрана путей являлась их основной задачей. Вступив в командование Дуврским патрулем, я выяснил, что метод проводки судов заключался в том, что их вели возможно дальше от берега и разрешали подходить к нему только тогда, когда они приближались к Фолкстону. В этом районе они должны были держаться вплотную к берегу, чтобы не попасть в большой четыреугольник, образуемый Фолкстон, Саут Гудвин, Калэ, Гри-Нэ; этот район предназначался для работы дрифтеров. Ошибочность этого метода скоро выявилась. Даже небольшой опыт показал, что *район* труднее охранять, чем *маршрут*. Поэтому я немедленно предпринял шаги к изменению существовавшего порядка, и после дружеской перебранки адмиралтейство согласилось с моими доводами; однако разрешение было дано только для Дуврского района.

В споре с адмиралтейством я указывал, что поскольку судам предоставляется итти в море, как им заблагорассудится, то нам приходится охранять не линию, а целый район. Посылая охрану с отдельными судами вместо охраны линии, мы разбрасывали свои силы. Мысль, что суда должны держаться вдали от мысов, с моей точки зрения, была глубоко ошибочна. Аргумент, приводившийся за это, заключался в том, что подводные лодки будут держаться у этих мысов и топить суда. Я считал этот аргумент неосновательным: если известно место сосредоточения подводных лодок, то направленный туда дозор с ними расправится.

Цифры вполне подтвердили мои рассуждения. Общая площадь, охраняемая нашими дозорами, составляла около 4 000 кв. миль. Если же суда заставить ходить определенным курсом под берегом, то охранять пришлось бы всего около 400 кв. миль. Больше того, эта узкая полоса нуждалась в защите только с одной стороны, так как другая, обращенная к берегу, практически была безопасна в отношении атак. За исключением этой узкой полосы, весь остальной район к западу от линии Фолкстон — Булонь мог быть оставлен без наблюдения по той причине, что суда им никогда не пользовались.

Охрана нашего судоходного пути состояла из вооруженных траулеров, расположенных парами в расстоянии от 3 до 5 миль одна от другой; для поддержки их через каждые 25 миль располагались миноносцы старого типа. Они патрулировали с наружной

стороны фарватера и представляли надежную преграду для атакующих подводных лодок. Предлагая адмиралтейству этот план, я указывал, что для энергичного и опытного командира-подводника никакая охрана не является совершенно непреодолимой, но для среднего командира план, подобный предлагаемому, безусловно представит серьезные затруднения. Предсказание это в дальнейшем полностью подтвердилось: благодаря этой тонкой защитной завесе за весь период войны в дневное время суда не подверглись ни одной атаке. Подводные лодки в той же мере питали отвращение к дозорным кораблям и их глубинным бомбам, как кошка к собаке. Если кошка увидит вдали собаку, то она обычно покидает свое место и переходит на другую сторону улицы. То же было и с подводными лодками: завидев наши траулеры, они всегда уступали им дорогу. Ознакомление с вахтенными журналами подводных лодок, попавших в плен, полностью раскрывает то отвращение, которое питали к траулерам командиры-подводники, и их ужас перед глубинными бомбами.

Приходилось беречься не только атак подводных лодок; с июня 1915 г. возникла новая и серьезная опасность, так как подводные заградители по ночам начали ставить на судоходных путях минные заграждения.

В ночное время, будучи в надводном положении, лодка совершенно невидима, а идя под электромоторами, она и неслышима: благодаря этому она имеет практическую возможность, не будучи обнаруженной, ходить в районе дозоров и ставить мины там, где ей заблагорассудится. Я вспоминаю случай на маневрах в 1904 г.; командуя флотилией подводных лодок, я ночью в море разговаривал с командиром одного миноносца, и он совершенно не видел лодки, на которой я находился.

Так как каждое утро мы были готовы обнаружить, что в течение ночи на каком-нибудь участке дозора поставлено минное заграждение, каждый дюйм фарватера, пока он не был протрален, считался опасным для плавания. Перед нами была поставлена проблема: как перед лицом этой угрозы обеспечить безопасность судоходства через пролив?

В 1915 и 1916 гг. по судоходному фарватеру проходило в среднем около 120 судов в день. В 1917 г. мы пропускали ежедневно около сотни. Кроме того мы должны были проводить через канал по четыре группы транспортов (по три в каждой), держать открытыми для плавания фарватер между Дувром и Дэнкерком и путь торговых судов у французского побережья и, наконец, охранять рейд Даунс. Это заставляло ежедневно протраливать около 125 миль фарватеров; а так как один галс не захватывал достаточно широкой полосы, необходимой для безопасного плавания, то расстояние, которое приходилось проходить нашим тральщикам, фактически было почти вдвое больше.

Одно время некоторые молодые офицеры из адмиралтейства пытались управлять движением судов в проливе из Уайтхола [1]; не-

---

[1] Здание в Лондоне, где помещается адмиралтейство. — *Ред.*

редко мы получали приказы остановить движение судов. На эти приказы я неизменно не обращал внимания, и все шло своим нормальным порядком. Пока занимавшийся этим вопросом молодой офицер из адмиралтейства, получив донесение о замеченных минах, размышлял над картой и принимал решение и пока оно затем доходило до Дувра, все меры предосторожности уже были приняты. и движение судов производилось нормальным порядком.

К несчастью, это вмешательство влекло за собой изрядную путаницу; приказание остановить движение доходило иногда до соседнего дозора через несколько часов, когда суда приближались уже к Дуврскому району. Они останавливались и в этот период навлекали на себя атаки подводных лодок. Чтобы заставить суда продолжать свой путь, требовалось новое приказание. Движение судов в целом нарушалось, и опасность увеличивалась.

Как правило, офицерам в адмиралтействе нельзя разрешать присваивать исполнительные функции. У них нет самых свежих данных о погоде и других местных условиях. Обязанность их должна заключаться в передаче информаций, но не в отдавании приказаний, так как их сведения будут поневоле недостаточно полными и несколько запоздалыми. В конце концов эта неудачная система умерла естественной смертью.

До 1917 г. траление возлагалось почти целиком на траулеры. С января этого года начали прибывать колесные тральщики. и работа траулеров значительно облегчилась. Но в конце 1915 г. и в течение всего 1916 г. и траулеры и их личный состав выполняли всю эту работу и подвергались опасности, связанной с уничтожением минных заграждений. Приведу факт, когда траулеры и их экипажи проделали великолепную работу. Обыкновенные рыбаки, руководимые офицерами запаса, до войны никогда не задумывавшиеся над военными вопросами, неожиданно были поставлены лицом к лицу с большой опасностью, с требованиями дисциплины и с необходимостью точно подчиняться инструкциям. Их рыболовная работа носит индивидуальный характер; при выполнении ее они руководствуются собственными желаниями и инстинктами; не легко было им приспособляться к работе по указке и выполнять отдаваемые им приказания. На плечи этих людей легла задача спасения Лондона, а возможно, и империи, и они доблестно выполнили свою роль.

Естественно, что первой и основной задачей для них было определить — поставлено ли заграждение и где именно. Обнаружение заграждений днищами торговых пароходов обошлось бы нам слишком дорого. Тот факт, что за 30 месяцев на минах погибло только 54 судна, в то время как было обнаружено и уничтожено 400 заграждений, является достаточным доказательством эффективности работы траулеров.

Безопасность движения судов значительно увеличилась бы. если бы я приостанавливал его в ранние утренние часы, до окончания контрольного траления фарватеров. Наши потери несколько уменьшились бы, и, следовательно, достигнутые результаты были бы еще более замечательными. Однако, я рассматривал проблему

движения несколько шире. Если бы движение приостанавливалось ежедневно на 3 часа, то это означало бы потерю каждого восьмого дня, что в течение года составило бы приостановку движения на 43 дня; это было бы уже слишком много. Я же придерживался цели — иметь в движении такое большое количество судов, какое только возможно было провести с достаточной безопасностью. За исключением особых случаев, я вообще избегал приостанавливать движение даже тогда, когда на фарватере оказывалось заграждение. Мои приказания понимались настолько хорошо и выполнялись так тщательно, что подобный образ действий не вызвал никаких потерь в судовом составе.

В 1915 г., когда деятельность подводных заградителей стала активной и перед нами явилась необходимость ежедневно протраливать все фарватеры, я сразу же предпринял шаги к оборудованию для этой работы максимального числа траулеров. Дозор, охранявший судоходство, отлично справлялся с тральной работой: каждая пара траулеров на своем участке делала галс сначала в одну сторону, затем в обратную, после этого убирала тралы и приступала к исполнению своих обычных обязанностей по охране движения. В лучшие дни Дуврский патруль располагал максимум 66 способными к действию траулерами. Однако, этого количества редко удавалось достигать, так как часть траулеров выходила из строя вследствие столкновений, часть подорвавшихся на минах не сразу получала замену, а 3—4 постоянно стояли в длительном ремонте; в результате траулеров у нас всегда было меньше, чем полагалось по штату. В 1917 г. 12 траулеров были изъяты для оборудования под минные заградители, а так как эта работа заняла от 5 до 13 недель, то общая численность траулеров на указанный период соответственно уменьшилась.

В зависимости от наличного числа этих судов, в районе между плавучим маяком у Саут Гудвина и западной границей дозоров у Бичи Хэд, в 1 миле южнее фарватера, выставлялось от 24 до 26 траулеров. Группами из 6 траулеров командовали офицеры, находившиеся на траулерах с радиоустановками; последние располагались в сборных пунктах (рандеву) — у плавучего маяка Саут Гудвин, у Фолкстон Гэйт и у плавучего маяка Роял Соврин. Радиотелеграммы, полученные офицерами, передавались на подчиненные им траулеры по Морзе, семафором или флажными сигналами.

В дополнение к указанному выше 2 траулера стояли в Булони; в их задачу входило ежедневно утром протраливать входной фарватер в этот порт; 2 траулера находились в Дэнкерке для протраливания участка от плавучего маяка Дик Лайт и секретного фарватера военных кораблей.

Эти суда оставались на своих позициях в течение четырех суток подряд. 26 траулеров в течение 4 суток номинально отдыхали, грузились углем, запасались провизией и меняли котельную воду.

В конце марта 1916 г. все траулеры с достаточно мощными лебедками были переоборудованы в тральщики; в результате ежедневно протраливались все действующие торговые фарватеры и попеременно фарватер от Фолкстона до Булони или от Дувра до

Калэ и, наконец, секретный военный фарватер из Дэнкерка в Дувр. Эта обязанность сделалась частью обычной работы траулеров дозора. Если какой-нибудь фарватер не мог быть обслужен дозорными траулерами, то в нем вели работу отдыхавшие траулеры.

Действующие фарватеры мы прокладывали возможно ближе к берегу и, если обстановка допускала, то внутри линии 20-метровых глубин. Система траления и прокладывания фарватеров под самым берегом была принята и французским командованием; она применялась им до конца войны.

Командиры групп траулеров, находившиеся в указанных выше сборных пунктах (рандеву), снабжались последними извещениями мореплавателям [1] для всех судов, проходящих через Дуврскую зону; их обязанностью было наблюдать, чтобы ни одно судно, следующее через Дуврскую зону, не прошло, не получив необходимых сведений относительно действующего фарватера.

Когда тральными средствами или непосредственно подрывом на мине какого-нибудь судна обнаруживалось минное заграждение, то немедленно посылалось донесение в Дувр. На обязанности командира соединения дозорных траулеров как начальника движения в Дуврской зоне лежало немедленно представлять на мое одобрение предложение об объявлении опасного района и необходимом изменении курса. Это обращение ко мне являлось необходимостью, так как выбор фарватера зависел от соображений, которые не были известны командиру траулеров, и далеко не всегда был простым делом. Для определения опасного района от места обнаружения первой мины очерчивался круг радиусом в 1½ мили; в некоторых случаях, чтобы совершенно обезопасить себя, радиус этот увеличивали до 2 миль; однако, радиус в 1½ мили неизменно оказывался достаточно безопасным. Опасный район увеличивался в тех случаях, когда место обнаруженной мины находилось слишком далеко от берега для достаточно точного его определения и когда место мины давалось приближенно. С объявлением какого-либо района опасным фарватер менялся, по возможности, в сторону берега, чтобы избежать выхода судов в Канал.

Чтобы точно обозначить место затраленной или замеченной мины, командир группы тральщиков должен был сразу же на этом месте поставить буек. Для предупреждения приближающихся судов об опасности один тральщик немедленно направлялся по действующему фарватеру на восток, а другой — на запад. Точно так же, если мину обнаруживали на пересекающем Канал фарватере, траулеры немедленно направлялись по этому фарватеру в противоположные стороны.

Как только командир группы траулеров получал из Дувра приказание об изменении фарватера, он, по возможности, выставлял еще один траулер к северу или югу от опасного района — в зависимости от того, в какую сторону переносился фарватер; там он выполнял обязанности маячного судна.

[1] *Извещение мореплавателям* — дополнение к действующей лоции данного района; выпускается при изменениях в обстановке плавания в этом районе. — *Прим. перев.*

Когда опасный район находился в некотором удалении от берега, то при плохой видимости выставлялся траулер, направлявший движение судов с помощью специальных сигналов, указывавших место затонувшего судна. Если высота прилива позволяла, то до прихода на подмогу колесных тральщиков или дополнительно высылаемых из Дувра траулеров оставшиеся в дозоре траулеры приступали к очистке опасного района.

Благодаря сильным приливо-отливным течениям в районе Дувра и небольшой пловучести германских мин траулеры могли работать на неприятельских заграждениях безопасно в любое время, за исключением промежутка за 2 часа до низкой воды и 2 часа после нее. Для полной очистки опасного района радиусом в 1½ мили обычно требовалось от 2 до 3 дней.

Первые мины противник ставил группами по 6 штук; мины более поздней постановки — по 12 штук; поэтому в течение нескольких месяцев мы могли считать, что опасный район очищен, если в нем было найдено соответственно шесть или двенадцать мин. Противник, повидимому, догадался, что мы восстанавливали фарватер, когда находили определенное количество мин, так как впоследствии он ставил мины на фарватерах в разных количествах: пять в одном месте, четыре в другом, три, две и даже одну — в третьем. Это значительно усложнило и затруднило нашу работу, так как мы часто пытались найти мины, которых в действительности не было. Если при обычном тралении обнаруживали мало мин, то фарватер не открывали, пока район не протраливался дополнительно донным цепным тралом (chain-swept). Донный трал представлял собой две смычки якорной цепи длиной в 60 *м*, буксировавшиеся двумя тральщиками; этим тралом обследовался каждый дюйм дна моря. После тщательного протраливания таким тралом мин в опасном районе больше никогда не обнаруживалось.

За все время дозорной службы траулеров ни один из них, даже в самые сильные штормы, не уходил со своего места в поисках укрытия.

Когда получалось приказание конвоировать специальные суда, обычно применялся такой метод: каждый траулер вел конвоируемые суда на своем участке и передавал их следующему, и такой порядок движения осуществлялся вдоль всей линии дозора. Когда конвой выходил за границы очередного дозора, командующий этим дозором доносил по радио адмиралу, что переход совершен благополучно. Из Бичи Хэд поступали донесения как о конвоях, прибывающих с запада и входящих в Дуврскую зону, так и о конвоях, покидающих Бичи Хэд и направляющихся в Портсмутскую зону.

Конвойная служба являлась для нас источником постоянных затруднений: если траулеры прибывали в Бичи Хэд и там не оказывалось портсмутских конвоиров, то им приходилось следовать дальше до Портсмута, иногда — до Портленда, а в отдельных случаях — даже до Дэвонпорта, пока они не получали себе смену. При таких длительных походах они возвращались в Дувр только к тому моменту, когда им уже снова надо было выходить

в четырехсуточный дозор, и таким образом теряли свой номинальный отдых.

Когда приходилось посылать усиленную охрану с гидрографическими судами, минными заградителями и судами, чинившими телеграфные кабели (а эти суда часто сопровождались в районы, лежавшие вне судоходных фарватеров), то эта работа выполнялась отдыхавшими траулерами. Эти плавания продолжались иногда от одной до трех недель и не только истощали наши ресурсы, но и сильно утомляли личный состав траулеров, лишавшийся установленного отдыха.

Для поддержания движения судов навигационные огни надо было держать зажженными, в противном случае неизбежно имели бы место посадки судов на мель. Действительность руководства движением судов в каком-либо районе определяется тем, в какой мере удается избежать каких бы то ни было случайностей, будь то столкновение судов, посадка их на мель или гибель на минах.

Германцы не преминули использовать наши навигационные огни для определения мест своих минных заграждений. Если бы мы могли закрыть все береговые навигационные огни, минирование противником наших фарватеров значительно уменьшилось бы; однако, соображения о тонно-часах заставили поддерживать и ночное движение судов. Так как осуществить это без освещения береговых и пловучих маяков было невозможно, нам приходилось мириться с риском, связанным с ними. В результате мы все же получили небольшую компенсацию. Поскольку заграждения ставились противником не иначе, как вблизи наших буев, пловучих и береговых маяков, то и мы могли ограничиваться тщательным тралением именно в этих районах.

Все же значительное количество навигационных огней было потушено, а у остальных была уменьшена сила света и поставлены экраны так, чтобы они светили только по направлению движения судов; однако, оба последних мероприятия большой ценности не имели. После набега противника на северную оконечность Даунса встал вопрос о более надежной защите этой якорной стоянки; там были установлены батареи из морских орудий, постоянно держался на якоре монитор и было уменьшено количество горящих навигационных огней. Эти меры и ряд других прекратили все набеги.

То же произошло и в отношении Дэнкерка, но по несколько другим причинам. Дэнкерк являлся главным портом, через который шло снабжение как нашей армии, так и северной группы французской армии; сообщение с ним поддерживалось беспрепятственно вплоть до первых месяцев 1917 г. Было крайне удивительно, что противник не делал набегов на этот судоходный путь, проходивший вплотную у Остэнде и открытый для ударов со стороны Северного моря. Объяснить это можно было двумя причинами: во-первых, со стороны моря его прикрывала линия сетевых заграждений, а германские миноносцы, повидимому, имели категорическое приказание держаться от них подальше; во-вторых, противник боялся своих собственных минных заграждений. Второе было мало основательно, так как один хорошо организованный на-

бег мог наделать нам больше ущерба, чем минные постановки в течение целого года; таким образом, поскольку других объяснений нет, надо считать, что сетевое заграждение себя оправдало.

В течение зимы 1916—1917 гг. город Дэнкерк подвергался таким жестоким бомбардировкам с воздуха, что портовые власти сочли рискованным ночью пропускать суда через шлюзы в бассейн: если бы в момент нахождения в шлюзе судно было затоплено, то вход в бассейн оказался бы закупоренным. С другой стороны, если суда не могли быть проведены в Дэнкерк ночью, то не было смысла вести их вдоль побережья только для того, чтобы оставить на якоре у входа в порт. После совещания с адмиралом Ронарком[1] я приказал задерживать торговые суда в Калэ или в Булони, с таким расчетом, чтобы они приходили в Дэнкерк ко времени открытия шлюзов. Это заставило нас потасить маяки Дик Лайт и Вальде Лайт между Калэ и Гравлин. Последний маяк германцы использовали для минных постановок, вероятно, больше, чем все остальные маяки в Канале. Буи в Канале до Дэнкерка также были потушены. Результат этого мероприятия был прямо-таки магическим; все минные постановки в этом районе немедленно прекратились. Однако, прекращение ночного движения судов могло быть оправдано только тем, что ночью дэнкерские шлюзы были закрыты.

За время командования Дуврским патрулем я никогда особенно не волновался; допустить себя пасть духом,— это значило бы потерять сон, а следовательно, и работоспособность. Но этот участок фарватера доставлял мне больше беспокойства, чем все остальные. Для защиты 20-мильного участка между Дэнкерком и Калэ, который как бы сам напрашивался на атаку, не было никаких средств. Его охраняли всего два или три бравых маленьких французских миноносца, а Остэнде находился лишь в каких-нибудь 30—40 милях. В моем распоряжении для этой цели кораблей не было; но если бы даже они и были, то все равно нельзя было думать об эффективной защите 20-мильного фарватера, к тому же открытого со стороны Северного моря.

Между Калэ и Ричборо, одной из баз снабжения армии, поддерживалось оживленное сообщение на баржах Внутреннего водного транспорта (Inland Water Transport). Эти баржи в ночное время представляли определенную опасность, так как в ночное время были похожи на подводные лодки; вследствие малой видимости баржей ночью возникал серьезный риск столкновения их с нашими быстроходными миноносцами. Поэтому переход их через Канал был ограничен светлым временем суток, но это не отразилось существенно на снабжении наших армий.

Причиняли беспокойство и попытки подводных лодок противника атаковывать наше торговое судоходство ночью. В результате мне пришлось просить адмиралтейство о приказании всем судам, следующим между Бичи Хэд и Фолкстон Гэйт, выключать ходовые

---

[1] Как будет пояснено дальше, все союзные морские силы в Дуврской зоне находились под моим командованием, но, естественно, все предложения я обсуждал с французским адмиралом.

огни. Подводной лодке надо было только поджидать вблизи фарватера появления ходовых огней парохода, затем подойти к нему так, чтобы увидеть его топовые огни, и атаковать. Учитывая, какое хорошее средство для ночных надводных атак представляет собой подводная лодка, я всегда считал такой способ атаки самым опасным. Если же суда двигались без огней, то ожидавшей подводной лодке грозила опасность быть протараненной, прежде чем она успеет убраться с фарватера; во всяком случае шансы ее на удачную атаку становились очень малы. Подводные лодки не терпят, когда непосредственно около них неожиданно появляется громадная движущаяся масса корабля — от такой картины у подводников мороз по коже подирает. Во всяком случае предложенная мной мера дала удовлетворительные результаты: противник прекратил такие ночные атаки. Во избежание столкновения судов, идущих без огней, были установлены на расстоянии около 3 миль друг от друга два параллельных фарватера; по одному фарватеру движение судов шло на запад, по другому — на восток. На случай необходимости носовые ходовые огни держались в готовности. Несмотря на тщательное наблюдение и контроль со стороны дозорных траулеров, все же нередки были случаи, когда на судах забывали выключать огни. Эти спорадические упущения большой роли не играли, пока большинство судов придерживалось установленных правил.

Я не могу вспомнить ни одного случая столкновения судов из-за введения этой системы; конечно, нам пророчили всякие ужасы, но это было просто причитанье слабых духом.

Я пишу эти страницы, и в памяти встают наиболее яркие события из области подводной войны. Одно из них — печальная гибель на мине госпитального судна *Англиа;* это был единственный случай гибели в нашем районе судна, шедшего под флагом Красного креста или окрашенного в цвета госпитального транспорта. *Англиа* попала на мину.

Помощь пострадавшему судну прибыла скоро; но, к несчастью, машинная команда, выгнанная из машинного отделения быстро поднимавшейся водой, не остановила машин, которые продолжали работать вперед, а руль оказался положенным на борт. В результате *Англиа* продолжала двигаться вперед, описывая циркуляции; в этих условиях нашим судам было крайне трудно подойти к ней. Отлично действовал один из наших миноносцев: он трижды подходил к борту и снял большое количество раненых; вследствие циркуляции парохода его через короткие промежутки отбрасывало в сторону. Медицинские сестры вели себя героически. Будь во-время остановлены машины парохода — спасенных было бы больше.

Та же история повторилась с *Малоджей,* попавшей на мину у Дувра. На этот раз машинам дали полный ход назад и тоже не остановили их. Если бы их остановили, ни один человек с этого парохода не замочил бы себе ног. Мелкие суда быстро прибыли к месту аварии и пытались подойти к борту, однако движение парохода назад сделало этот маневр невозможным. На этом же заграждении взорвался еще один небольшой пароход, а за ним и один из наших дрифтеров, затонувший как раз на *Малоджу.*

Однажды попал на мину пароход *А. Д. Лэмберт*. Когда позволила обстановка, я, как обычно, вызвал к себе его капитана и спросил — впервые ли он подорвался на мине. Он ответил, что это уже третий раз. На мое замечание, что ему теперь не мешает немного отдохнуть, он возразил, что три его сына находятся в окопах и поэтому, чтобы выполнить свой отцовский долг, он теперь отправится на север принимать в командование новый пароход. Можно ли после этого удивляться, что мы выиграли войну, когда в торговом флоте был такой подъем духа?

Руководство движением судов создавало и днем и ночью ряд трудных моментов: в зависимости от получаемых донесений об обнаруженных подводных лодках или минах приходилось неожиданно менять фарватеры, усиливать или менять дозоры. Когда обнаруживали подводную лодку, то дозоры в этом районе удваивались и туда собирались миноносцы, а один из отдыхающих миноносцев отправлялся в самую восточную часть района. При обнаружении мин приходилось изменять направление движения судов.

Командир соединения траулеров, являвшийся начальником движения, отлично поставил дело как в смысле его организации, так и в отношении обучения и инструктажа личного состава своих судов; все это в значительной мере упрощало выбор и изменение фарватеров.

Ниже дается перечень торговых и дозорных судов, погибших в Дуврской зоне за 1915, 1916 и 1917 гг.

	Вторая половина 1915 г.	1916 г.	1917 г.
Потери в торговых судах			
На минах	14	26	10
От столкновений	0	1	4
От артиллерийского огня	0	1	1
От торпед	0	1	5
Случайно	0	0	1
Потери в дозорных кораблях			
На минах	8	6	9
От столкновений	0	3	1
От артиллерийского огня	0	7	0
От торпед	0	0	1
Выскочили на мель или затонули	0	1	2
Приблизительное число уничтоженных мин	132	313	755
Приблизительное число проведенных торговых судов	20,000	36 000	32 000
Процент потери торговых судов	0,07	0,08	0,066
Наибольшее число одновременно очищавшихся опасных районов	—	—	17

Анализ этих цифр представляет интерес, так как приводит к следующим выводам:

а) Число минных заграждений, выставляемых противником, росло.

б) В 1917 г. эффективность тральных работ и методов контроля возросла: на 755 вытраленных мин приходится только 10 погибших судов, тогда как в 1916 г. 26 погибших судов приходилось только на 313 вытраленных мин.

в) В 1917 г. увеличилось число судов, подвергшихся торпедным атакам. Однако, этому удалось положить предел путем удвоения судоходных фарватеров.

Несмотря на плавание без огней, число потерь от столкновений увеличилось незначительно.

г) Большое количество погибших на минах дозорных кораблей, по сравнению с торговыми судами, показывает бесстрашие, с каким тральщики и другие корабли выполняли свои обязанности.

Приведенные выше цифры показывают, как мы в значительной мере ослабили опасность от мин, несмотря на то, что наши пути проходили в опасной близости к Остэнде и Зеебрюгге.

Описанные ниже случаи с траулерами и тральщиками дают представление об опасностях, с которыми приходилось встречаться их экипажам при выполнении своих трудных обязанностей.

Стоит рассказать комическую историю об одном Дуврском траулере. Случилось, что человек из экипажа траулера заболел ревматизмом; доктор, осмотрев пациента, приказал отправить его в госпиталь. Перед уходом с судна доктор велел капитану сигналом вызвать в полдень санитарную карету; он рассчитывал, что по прибытии в госпиталь он встретит там пациента. Однако, в назначенное время больной в госпиталь не явился; для выяснения причины неявки рассерженный доктор снова отправился на траулер. Капитан ему ответил:

> «Да, мы пытались переправить больного на берег, но полицейский сержант и констебль окликнули нас и сказали, чтобы мы никоим образом не смели этого делать, иначе нас оштрафуют на сто фунтов стерлингов; ну, мы и оставили его на корабле».
>
> «Но разве я не сказал, чтобы вы сигнализировали, что в данном случае имеет место заболевание ревматизмом?» — спросил изумленный доктор.
>
> «Да, мы сигнализировали, но ни я, ни сигнальщик не знали, как передать слово «ревматизм», и поэтому сообщили, что у больного оспа».

Когда пароход *Малоджа* взорвался на мине у Дувра, немедленно на помощь ему были высланы дозорные траулеры и другие суда. Им удалось спасти очень большое число пассажиров. Когда госпитальное судно *Англиа* взорвалось на мине у буя № 8, траулеры опять спасли много пассажиров и команды. Они спасли также команду парохода *Лузитания,* проходившего в этом районе и поспешившего на помощь тонувшей *Англиа.*

Фалмот III, траливший вблизи затонувшей *Англиа,* попал на мину и затонул как раз над ней. Взрыв пришелся впереди мостика, силой его траулер буквально был разорван пополам и затонул

мгновенно. Лейтенант, руководивший тралением с верхнего мостика, пошел ко дну вместе с судном, но потом всплыл на поверхность и был спасен.

В момент взрыва два офицера под руководством этого лейтенанта изучали тральное дело. Один из них, к несчастью, утонул, другой же был так сильно контужен, что на несколько месяцев вышел из строя. Этот офицер потом снова пошел на тральщик, сделался отличным специалистом, и под его руководством был вытрален ряд заграждений в Дуврской зоне.

Единственным траулером, потопленным в Дуврской зоне торпедой, оказался *Дэгон*. Сначала предполагали, что он взорвался на мине, но так как других мин поблизости обнаружено не было, то решили, что надо искать другую причину. В момент взрыва между траулером и местом, откуда могла быть выпущена с подводной лодки торпеда, проходил миноносец. Повидимому целью являлся миноносец, но подводная лодка промахнулась — и торпеда попала в траулер. Взрыв был гораздо сильнее, чем обычно от германских мин. Траулер затонул почти мгновенно, и ни один человек из находившихся внизу спасен не был.

26 октября 1916 г. германские миноносцы атаковали дозор, охранявший барраж в районе от Саут Гудвин Сэндс до французского побережья. Артиллерийский снаряд с проходившего вплотную миноносца попал в рубку траулера *Х. Е. Струд* и взорвался от удара о медную ручку штурвала; взрывом были убиты командир, рулевой и сигнальщики. В командование вступил помощник; так как рулевой привод был выведен из строя, то для управления использовали тали; с их помощью траулер благополучно был доведен до Дувра.

Командир траулера *Сити ов Дэнди* показал высокий морской класс при спасении людей с парохода *Хэл Трейдэр*, затонувшего в ¾ мили к зюйд-осту от Дувра. Благодаря ему же было спасено несколько человек из экипажа траулера, которым он командовал; этот траулер затонул от столкновения у Фолкстон Гэйт. В момент столкновения он находился на верхнем мостике; при ударе траулер был разрезан почти пополам и сразу начал тонуть. Командир запутался в сигнальных фалах и вместе с судном на несколько футов ушел под воду. К счастью, ему удалось высвободить ноги, он всплыл на поверхность и увидел плавающий рядом спасательный плотик. Вскарабкавшись на него, он помог вылезти из воды и остальным людям своей команды.

Когда 15 марта 1916 г. у Фолкстон Гэйт взорвался на мине пароход *Шенандоа*, командир траулера *Мэкфарлейн* направился к нему и приказал его капитану выброситься на берег. Капитан повиновался и пошел к берегу; сначала все шло хорошо, но потом переборки не выдержали — и корма парохода быстро ушла под воду; на плаву осталась лишь носовая часть до мостика. *Мэкфарлейн* подобрал две пароходные шлюпки и, кроме того, послал пострадавшим еще свою шлюпку. Затем он нашел плававшую вверх килем шлюпку, на которой сидело три человека, а еще трое неподалеку цеплялись за обломки. Сидевшие на днище лодки сообщили, что они

слышали стук изнутри; тогда командир траулера приказал другому траулеру подойти к опрокинутой шлюпке и талями перевернуть ее. Под ней оказались радиотелеграфист и кочегар; они пробыли под опрокинутой шлюпкой около 20 минут и были извлечены полузадохшимися.

14 апреля 1916 г. *Электра II* столкнулась с другим судном и была сильно повреждена. Вода быстро хлынула в машинное отделение. Старший механик, стоя на платформе по грудь в воде, успешно удерживал свое судно на плаву и дал возможность довести его до порта. К моменту прибытия в безопасное место палуба уже заливалась, уровень воды был в 6 дюймах от колосников, и она продолжала быстро прибывать.

Блестящий пример спасательной работы показал командир траулера *Этуаль Полер*. Этот траулер сопровождал судно, направлявшееся для исправления телефона на пловучем маяке; в это время недалеко от него взорвался на мине пароход *Волсиен*. Команда этого парохода была взята на траулер. Командир траулера, видя, что пароход хотя и погрузился носом, но тонул не слишком быстро, решил, что можно попытаться забуксировать его и спасти, хотя пароход находился в опасном районе и команда не хотела возвращаться на него. Он провел этот пароход на буксире через несколько опасных районов — до самого Харвичского буя, где к нему подоспели на помощь портовые буксиры. Фактически пароход был спасен еще до прибытия буксиров, а именно тогда, когда командир траулера прибуксировал его на мелководье. За эту спасательную работу личный состав траулера получил ничтожную сумму, всего 75 ф. ст., тогда как стоимость самого парохода, вероятно, превосходила 10 000 ф. ст.

Траулер *Сент-Джермен* подорвался на мине у Фолкстон Гэйт: взрыв пришелся под носом, и фок-мачта упала за борт. Находившийся неподалеку другой траулер, *Стретгерн*, немедленно подошел к нему на помощь. Командовавший *Сент-Джермен* лейтенант Ленсли, видя, что его судно тонет, приказал шкиперу *Стретгерн* подать конец на его корму. Обследовав повреждение, лейтенант Ленсли обнаружил большую струю воды, бьющую через трещину в левой части носовой переборки. С помощью четырех человек из команды, добровольно вызвавшихся помогать ему, он матами и половиками заглушил трещину. Перебравшись затем на *Стретгерн*, он разъяснил шкиперу, как буксировать поврежденный траулер кормой вперед. Возвратясь к себе, лейтенант Ленсли приказал пустить в ход отливные помпы; огонь в топках был залит поступившей водой, но в котлах еще оставалось достаточно пару для работы помп. Вскоре после взрыва нашел туман и засвежело: к несчастью буксиры, вышедшие на помощь, не найдя траулер, пришли в бухту Дэндженес. Тем не менее, продолжая бороться с прибывающей водой, лейтенант Ленсли благополучно привел свой траулер на мелководье у Фолкстона.

Взрыв мины у траулера *Отелло II* пришелся в средней его части; траулер разломился пополам и почти немедленно затонул. Силой взрыва двери и окна в рулевой рубке так заклинило, что открыть

их не было возможности. В ней находились шкипер, помощник, рулевой и юнга; последнего удалось выпихнуть через полуоткрытое окно, все остальные, так же как и команда, погибли. Юнга, оказавшийся хорошим пловцом, был единственным спасенным с этого траулера. После этого он был назначен на другой траулер. Впоследствии, при гибели и этого траулера, он оказался опять единственным спасенным.

После этого случая я приказал снять в рубках деревянные двери и заменить их легкими рамами, обтянутыми парусиной, которые легко можно было снять или просто выбить ударом ноги. С удовлетворением могу сказать, что это мероприятие впоследствии спасло жизнь многим; во всяком случае утонувших в запертых рубках больше не было.

Лейтенант Бейнбридж, шедший вечером 8 февраля 1917 г. к Бичи Хэд на смену траулера *Хайлендер*, около 19 ч. 45 м. услышал сильный взрыв и заметил по правому борту тонущий миноносец *Гурка*. Немедленно он пошел к нему на помощь. Было очень свежо. Когда он подошел к миноносцу, над водой виднелась только его носовая часть. Ему удалось поднять из воды капитана 3-го ранга Люина и четырех человек команды. Еще трое, почти добравшиеся до траулера, не выдержали холода и утонули. Поверхность воды была покрыта толстым черным слоем нефти, и лица спасенных были так перемазаны, что узнать их было совершенно невозможно. Капитан 3-го ранга Люин, оказавшийся на миноносце случайно, был отличным пловцом и от взрыва не пострадал. Добравшись уже до траулера, он отказался вылезти из воды или принимать помощь до тех пор, пока остальные четверо не были благополучно вытащены. За мужественное поведение ему была присуждена медаль.

Во время одного из многочисленных налетов, совершавшихся самолетами и цеппелинами на Дувр за период 1915—1917 гг., бомба упала в расстоянии нескольких сантиметров от траулера *Экуинокс*, как раз против кубрика, и взорвалась на поверхности воды. Большой силы взрыв разрушил койки, в которых спали четыре человека команды. Двое были убиты, а один тяжело ранен, но впоследствии поправился. Борт и труба траулера были превращены в решето.

Перехожу теперь к последней функции траулеров, именно — к постановке мин. Первоначально траулеры использовались для постановки мин у бельгийского побережья, между песчаными банками, чтобы заполнить промежутки между заграждениями, выставленными большими заградителями. Успех этих операций целиком зависел от того, что постановка проводилась в темноте или тумане, так чтобы противник не имел представления, где именно поставлены британские заграждения. По временам, когда постановка мин была уже в разгаре, неожиданно прояснялось, и против обнаруженных траулеров противник высылал бомбардировочные самолеты. Таким порядком траулеры много раз подвергались бомбардировкам. Траулер-заградитель *Острич II* дважды попадал в тяжелое положение. Однажды вблизи его минных скатов упало не меньше десяти

бомб; палубу залило всплесками воды. Упади хоть одна бомба на мины — траулер разнесло бы на части.

Первые колесные тральщики прибыли в Дувр в июле 1915 г. Довольно быстро число их возросло до пятнадцати.

Обычной обязанностью колесных тральщиков было протраливать изменяемые фарватеры и очищать опасные районы после их обнаружения. Когда мониторы отправлялись для обстрела бельгийского побережья, тральщики, идя впереди, выполняли контрольное траление: выполняя эту работу, они неоднократно попадали под сильный огонь.

6 октября 1917 г., производя ночное траление в районе Ньепора, тральщик *Брайтон Куин* наткнулся на мину. Затонул он очень быстро, но погибло только семь человек. Этот случай доказал мне опасность ночного траления; в дальнейшем мы, по мере возможности, избегали его.

18 марта тральщик *Монтроз* во время траления у гравлинского буя наткнулся на неприятельскую мину и затонул в 50 секунд. Эти бывшие экскурсионные пароходы при взрыве мины, казалось, разлетались в куски; поэтому, когда случался взрыв, команда их сейчас же покидала.

24 июня тральщики *Редкар, Кемптон* и *Гэтвик* тралили в строю фронта у гравлинского буя и затралили три германские мины. Так как трал оборвался, то *Редкар* начал расстреливать мины. Он уничтожил уже две и подходил к третьей, по которой стреляло несколько дрифтеров, когда под передней частью мостика произошел взрыв. Вся носовая часть тральщика, вплоть до мостика, вместе с носовым орудием была оторвана. Расчет 75-*мм* орудия в составе 4 человек был убит на месте. Командир тральщика отдал приказание приготовить шлюпки, а сам со старшим механиком отправился в переднюю кочегарку, чтобы осмотреть переборку. Выяснилось, что нижняя часть переборки оторвана и вода прибывает; было очевидно, что удержать судно на плаву не удастся. Находившиеся в некотором отдалении *Кемптон* и *Гэтвик*, увидев взрыв, сейчас же отдали трал и поспешили на помощь. К этому времени *Редкар* уже сильно погрузился носом, и потому было отдано приказание покинуть судно; на нем оставались только командир и старший механик, чтобы закрепить буксир на случай, если одно из других судов возьмется его буксировать. Команда благополучно села в спасательные шлюпки и уже перебралась на *Кемптон*, когда тот в свою очередь тоже взорвался. Одну из шлюпок с *Редкара*, которую не закрепили как следует, когда команда перебралась на *Кемптон*, отнесло от него ярдов на 25. Второй механик и стюард *Редкара*, видя, что в оставшихся шлюпках нехватит места для команды *Кемптона*, прыгнули в воду и поплыли за унесенной шлюпкой; приведенную к борту шлюпку быстро заполнили остававшиеся на *Редкаре* люди. Благодаря этому спаслось много людей. Командир дрифтеров, расстреливавших мины, подошел на своем дрифтере к *Кемптону* и в момент взрыва находился на нем. До этого он побывал на *Редкаре*, когда тот тонул. Со своим дрифтером он спас много людей. Уцелевшие с *Редкара* и *Кемптона* были благополучно по-

добраны *Гэтвиком* и дрифтерами, доставлены в Дэнкерк и там размещены на мониторах.

Во время воздушных налетов противника тральщикам в Дэнкерке приходилось туго; однако, несмотря на частые налеты, пострадал лишь один тральщик *Элбин (Albyn)*. В тот момент когда самолет сбросил на него бомбу, он стоял в Дэнкерке у стенки; взрывом были убиты командир и третий механик и ранено 2—3 человека команды. Несмотря на серьезные повреждения, тральщик не затонул, а возникший от взрыва пожар был потушен расположенными около него остальными тральщиками. Об интенсивности воздушных бомбардировок Дэнкерка можно судить по тому факту, что за 60 дней пребывания там тральщиков имели место 50 воздушных налетов; каждый раз бомбы сбрасывались в большом количестве.

Подводными лодками колесные тральщики были атакованы только один раз, когда они ночью тралили в голове бомбардировочной флотилии. Были выпущены две торпеды, но они прошли под днищами тральщиков.

Так в кратких чертах представляется работа колесных тральщиков Дуврского патруля, выполнявших ежедневно свои обязанности, несмотря на связанные с ними опасности.

Тральщиками было спасено с торговых судов 904 человека, погибло всего 151 человек. На самих тральщиках и траулерах, взорвавшихся на минах или потопленных противником, было спасено 43 офицера и 702 человека команды, а погибло 295 человек. Общая штатная численность на тралящих судах колебалась от 800 до 1 300 человек. За 3 года число офицеров и матросов, попадавших в различные аварии, равнялось общей численности личного состава Патруля в любой период его существования.

Общее число тралящих судов, погибших от подрыва на минах, бомбардировки с воздуха и столкновений, равнялось 38; 8 из них были впоследствии подняты. Поведение и офицеров и команд тралящих судов за все время моего командования было отличным и может быть поставлено на одном уровне с поведением моряков во флоте.

За все время моего пребывания в Дувре командный состав и рыбаки траулеров и тральщиков проявили большую храбрость, мужество, рвение, преданность своему делу и беспрекословное выполнение приказаний. Каждое обращение к ним вызывало с их стороны полную готовность. Я с гордостью вспоминаю, что под моим начальством был такой прекрасный состав офицеров и команд.

Глава V

СООБЩЕНИЕ ЧЕРЕЗ КАНАЛ

Обеспечение перевозок через Канал, естественно, было делом большой важности. Успешность их объясняется не случайностью или недостатком предприимчивости у противника, а характером защиты и ее протяженностью, менявшимися в соответствии со стратегической обстановкой на бельгийском побережье и в Канале. С течением времени, поскольку суда оставались неприкосновенными, их защита и сохранение этой неприкосновенности сделались нашей священной обязанностью.

Первое время транспорты ходили только ночью; преимущество этого метода заключалось в том, что в темноте суда невидимы и атаки на них со стороны подводных лодок были мало вероятны. По ряду причин я изменил это положение. Основной причиной было то, что в ночное время, кроме самых темных ночей, подводная лодка в надводном положении является более действительным оружием, чем все надводные торпедные суда, так как дозорные суда видят ее хуже, чем она их. Я всегда опасался, что немцы будут использовать свои подводные лодки скорее ночью в надводном положении, чем днем в подводном. Защитить наши суда от подобного рода атак было бы очень трудно.

Вторая причина заключалась в том, что ночью район к востоку от линии движения транспортов нельзя так тщательно наблюдать, как днем. Поэтому приближение неприятельских миноносцев и подводных лодок не могло быть скоро обнаружено. Третьей причиной была большая трудность спасения людей в темноте в случае, если бы суда подверглись атаке ночью, и, конечно, число жертв было бы соответственно больше.

В 1915 г. общая организация дозора заключалась в следующем: дрифтеры, поддерживаемые миноносцами, занимали район сетевых заграждений (см. карту районов дозоров), представлявший собой большую ромбоидальную площадь, размерами около 400 кв. миль, простиравшуюся приблизительно между Саут Гудвин, отмелью Рюйтинген, Гри-Нэ и Фолкстоном. Эта группа судов несла охрану и днем и ночью по всей ширине Канала с восточного направления. Все миноносцы, не занятые чисткой котлов, находились под парами и были готовы выйти по первому требованию. Один из легких крейсеров (у нас их было только два) также находился под пара-

ми. Целесообразность держания миноносцев в полной готовности подвергалась критике: некоторые считали, что это для них является слишком большой нагрузкой, и вместо этого предлагали держать их в часовой готовности. Но в Дувре мы были поставлены перед реальными проблемами: мы находились на войне и не могли позволить себе такой роскоши, как отдых. За каждой обнаруженной подводной лодкой должна была быть немедленно же организована погоня. Кроме того, в случае налета неприятельских миноносцев, наши миноносцы не смогли бы вмешаться в дело, если бы находились в часовой готовности.

Переход от ночного движения транспортов к дневному полностью оправдался достигнутыми результатами. Во время налета германских миноносцев 26 октября 1916 г. противник остался ни с чем: ему попался только один порожний транспорт. То же повторилось и во время ночного набега 23 марта 1917 г. (см. стр. 114). Если бы мы придерживались старой системы, то в обоих случаях могло быть повреждено или потоплено от трех до шести транспортов.

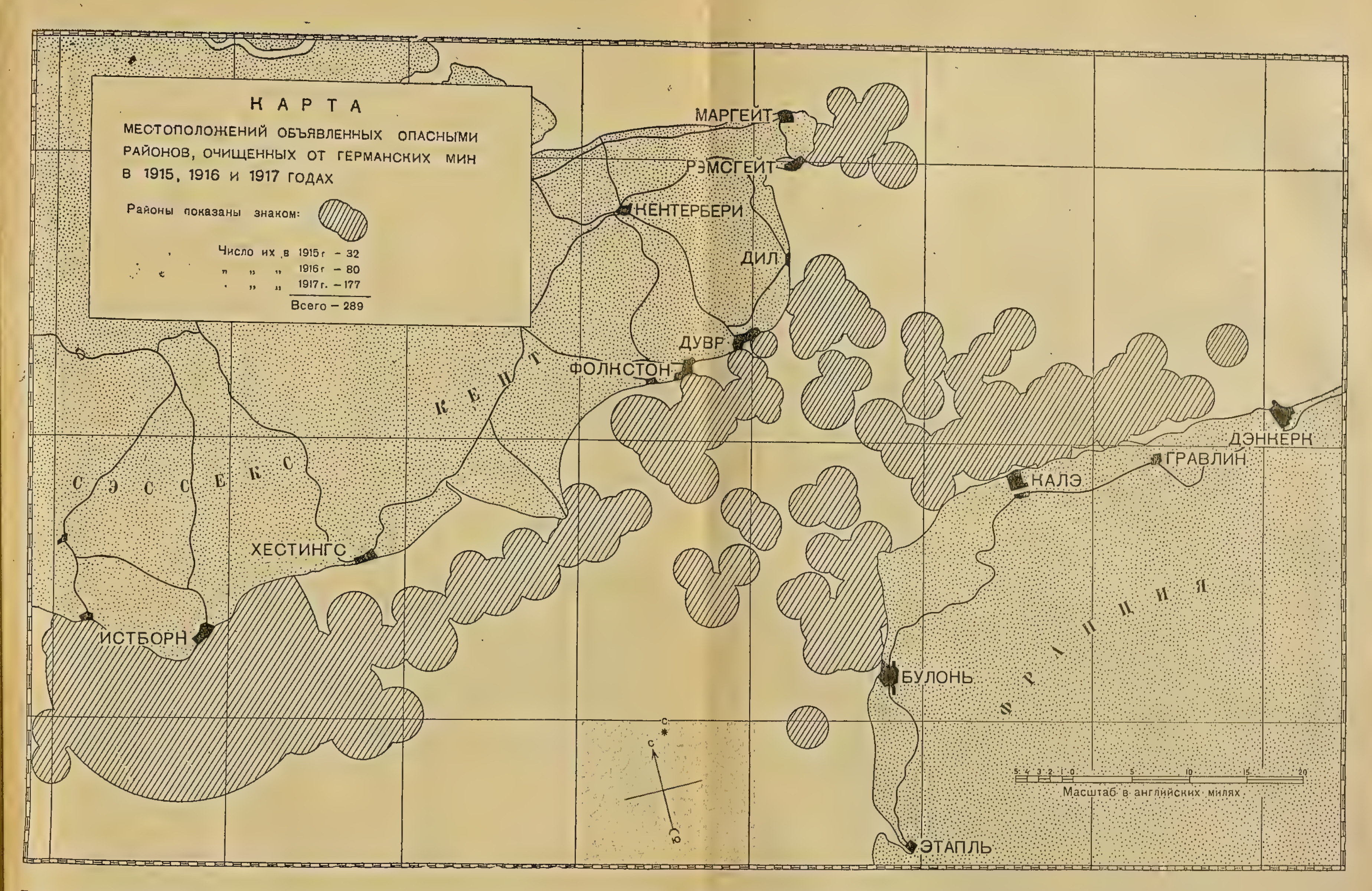
С течением времени стало ясным, что дрейфующие сети потеряли значение. Подводным лодкам противника все о них было известно, и они их безопасно обходили. Поэтому состоявшие при них суда были убраны и использованы для наблюдения за неподвижным барражем. Таким образом, сетевой район практически остался без охраняющих судов.

Миноносцы, служившие ранее для защиты и поддержки дрифтеров и для патрулирования в открытом море, в дневное время были использованы для сопровождения транспортов. В ряде случаев они оказались весьма ценными для борьбы с подводными лодками, которые, не будь их, атаковали бы конвой.

Основная идея организации охраны заключается в таком размещении миноносцев, чтобы они могли настигнуть подводную лодку раньше, чем она будет в состоянии атаковать транспорты. Перед лицом опасности лодка была бы приведена в замешательство и оказалась бы вынужденной отказаться от выгодной для атаки позиции. Перед атакой она должна показать перископ и тем самым выдать свое место охраняющему миноносцу. Если бы она даже пошла на риск и после этого попыталась занять новую позицию, то для успеха атаки это было бы уже слишком поздно.

Таким образом, охрана представляла собой предупредительное средство. Из того факта, что шедшие под охраной транспорты не подвергались атакам подводных лодок, нельзя еще делать вывода, что их не было бы и в том случае, если бы транспорты шли без охраны. Неприятельские самолеты видели, что транспорты неизменно сопровождаются охраной, а это должно было заставить подводные лодки остерегаться подобных атак.

После того как наблюдение за районом сетей было прекращено, опасность набегов неприятельских миноносцев в условиях плохой видимости значительно увеличилась. Особенностью обстановки было то, что Остэнде отстоял лишь на 60 миль от фарватера Булонь—Фолкстон. При хорошей видимости неприятельские миноносцы были бы обнаружены достаточно заблаговременно, чтобы преградить им



Бэкон—Дуврский патруль

Схема 2.

доступ в узкость. Но в мглистую или туманную погоду сделать это было нельзя.

Ширина Канала равняется 20 милям. Следовательно, при видимости в 5 миль, что являлось обычным для Канала, пространство, лежавшее вне этих пределов, не могло наблюдаться с берегов; таким образом, средняя полоса шириной в 10 миль оставалась не обеспеченной от налетов противника, так как у нас редко было достаточно миноносцев для несения дозора в середине Канала. Если бы немцам при набеге удалось проскочить незамеченными линию Калэ—Саут Гудвин, то до середины пути транспортов им оставалось бы пройти всего 14 миль. При 30-узловом ходе на это требовалось всего 28 минут. Им представлялась возможность выйти на эту линию в 5 милях от того или другого берега и следовать вдоль него до встречи с транспортами и их охраной.

На покрытие расстояния в 5 миль требуется всего 10 минут; следовательно, к моменту, когда транспорты могли бы определить, что перед ними неприятельские миноносцы, дистанция до них оказалась бы уже слишком малой и набег имел бы для нас печальные результаты. На случай подобной атаки наши сопровождающие миноносцы имели приказание поворачивать транспорты обратно в свои порты. Транспортам угрожала очень большая опасность, так как сопровождавшие их миноносцы были старых типов и слабо вооружены. Помощь из Дувра не могла бы поспеть во-время, да у нас и не было миноносцев в достаточном числе и с достаточно сильной артиллерией, чтобы выдержать бой с несколькими дивизионами германских миноносцев.

В этом отношении большую роль сыграл дозор у бельгийского побережья. Он непрерывно, за исключением зимних месяцев, наблюдал за германскими таванями. Этот факт, а также показ наших сил 28 апреля 1917 г. (см. стр. 131) создали у германцев совершенно ложное представление о мощности сосредоточенных в Дувре сил. Отсюда и наш иммунитет против нападения.

Для такого набега противник имел большие возможности. Он мог рассчитывать прорваться и потопить несколько транспортов; на обратном пути он вполне мог бы увернуться от нашего крейсера и резервных миноносцев, а в худшем (для немцев) случае — выдержать бой с крейсером и несколькими миноносцами, значительно уступающими ему как по численности, так и по вооружению.

Помимо ожидания набегов неприятельских миноносцев, наши миноносцы в Дувре постоянно должны были находиться в готовности к выходу на охоту за подводной лодкой, как только поступит донесение о ее появлении. Говорилось немало чепухи на тему о том, что немцы не атакуют наших кораблей, чтобы убедить нас в том, что их подводные лодки через Канал не проходят. Достаточно взглянуть на перечень германских заграждений, поставленных в Канале (схема 2), чтобы убедиться, что мы отлично знали, что подводные лодки тут ходят. Наши суда не подвергались атакам только потому, что за каждой подводной лодкой, показавшей свой перископ, с исключительной настойчивостью гонялись все выделенные для этого миноносцы. Смешно думать, что подводные лодки

отказались бы атаковать наши транспорты с войсками, если бы у них для этого была какая-нибудь возможность.

В 1915 г. транспорты отправлялись только раз в день. Но уже в начале 1916 г. численность наших войск во Франции сильно возросла, и главное командование потребовало максимального увеличения перевозок. Было крайне желательно, чтобы каждый солдат получал раз в году отпуск. Жизнь на фронте с ее неудобствами и опасностями стала бы совершенно беспросветной, если бы до самого конца войны в перспективе не было возможности хоть раз в год уехать в отпуск. От продолжения ночных перевозок я отказался, но зато удалось организовать ежедневно две отправки транспортов в светлое время суток; исключением являлось несколько зимних дней, когда этому препятствовали отливы. В результате пришлось отказаться от переходов в высокую воду, обеспечивавших наибольшую безопасность в отношении мин, и ходить в среднюю воду. Траление приобрело громадное значение, а одновременно увеличился риск для транспортов; однако, достигавшиеся результаты стоили самого большого риска.

Постановка подводными лодками противника минных заграждений на путях транспортов требовала от Патруля постоянной бдительности. Обстановка была очень тяжелой. Ежедневно в ту и другую сторону регулярно отходили два раза в день две группы по 6 транспортов; каждый транспорт вмещал 900 человек; следовательно, в год надо было перевезти около 1 900 000 человек. И этого было едва-едва достаточно, чтобы обеспечить ежегодный отпуск каждому бойцу. Каждая сорванная перевозка представляла собой лишение отпуска почти для 3 000 человек. Поэтому для осуществления ежедневных отправок прилагались все старания и приходилось итти на допустимый риск. Срывы отправок были очень редки. За 1917 г. из 730 перевозок сорвались только 15.

Решение вопроса о том, в какие часы движение судов и траление являлись наиболее безопасными, вытекало из того факта, что моменты высокой и низкой воды не совпадали с моментами остановки приливо-отливных течений. Кроме того, разница во времени между этими двумя явлениями на отдельных участках дозоров была неодинаковой. Схема 3 показывает условия в районе Фолкстон Гэйт. Кривая *А* дает только высоты прилива и отлива на каждый час. Кривая *В* показывает силу течения в те же часы. Углубление мины (от поверхности моря) изменяется в зависимости от обоих этих элементов. С приливом мина покрывается все более повышающимся слоем воды; приливное течение в свою очередь давит на мину и заставляет ее погружаться еще глубже. Иногда обе эти причины слагаются, иногда направлены в противоположные стороны. Когда вода прибывает, а течение усиливается, то обе эти причины, действуя совместно, заставляют мину все больше и больше уходить на глубину. Когда же течение ослабевает, мина всплывает ближе к поверхности, соответственно меньшей скорости прилива; в этих условиях подъем воды и ослабление приливного течения действуют в обратных направлениях. Кривая *С* показывает всплывание и погружение мины в зависимости от силы течения, а кривая *Д* — ре-

зультат воздействия на мину высоты прилива и силы течения. Нетрудно увидеть, что если длина минрепа точно равна глубине в малую воду, то через час после сизигийной полной воды мина окажется углубленной на 35 футов (10,5 *м*), а за 1½ часа до малой воды она будет находиться только в 4 футах (1,2 *м*) от поверхности. В малую воду мины будут углублены на 14 футов (4,2 *м*), а через 2 часа после малой воды — на 10 футов (3 *м*). Наиболее опасным являлся вообще тот момент, когда остановка течения имела место непосредственно перед малой водой. Через час и больше после малой воды мины были углублены уже не меньше чем на 10 футов (3 *м*).

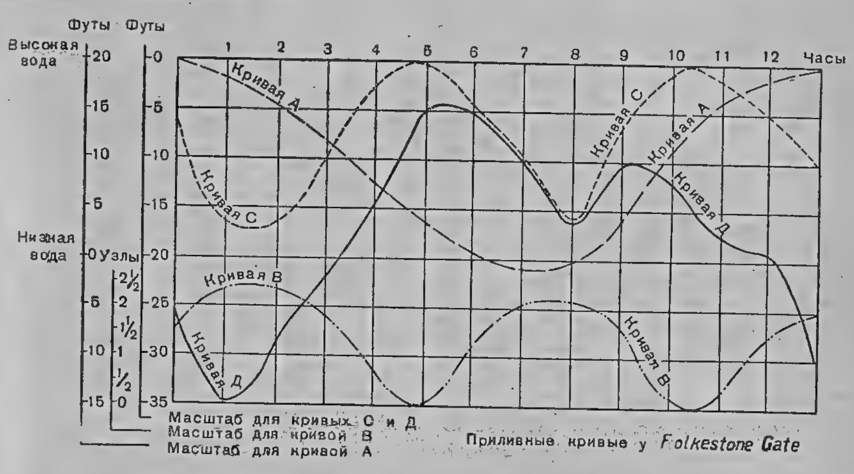


Схема 3. Приливные кривые у Фолкстон Гейт.

Кривая *А* — подъем и падение прилива в футах для каждого часа. Кривая *В* — скорость приливного течения в узлах для каждого часа. Кривая *С* — увеличение углубления мины по сравнению с постановочным углублением в результате действия приливного течения. Кривая *Д* — углубление для каждого часа мины, поставленной так, что в момент окончания отлива (наиболее низкая вода) она находится непосредственно под поверхностью воды.
Углубление мины от поверхности, в зависимости от падения и подъема прилива и действия течения, дано в футах.

Основными моментами при установлении часа отправки были: 1) высота воды в Булони, от которой зависела возможность входа транспортов в гавань и выхода из нее; 2) наиболее безопасные в отношении мин высота воды и сила приливо-отливного течения; 3) возможность протралить путь до прохода транспортов; 4) приход транспортов в порт не позже как через ¾ часа после наступления темноты.

Одно время серьезную угрозу для регулярного движения транспортов представлял ил, которым заносило гавани в Булони и Фолкстоне. Движение транспортов было столь интенсивным, что нормальные часы землечерпательных работ постоянно срывались. В результате дно около мола начало сильно заносить илом, и глубина у пристаней стала быстро уменьшаться. В часы прибытия транспортов приходилось прекращать работу землечерпалок и уводить их с фарватера. Чтобы уменьшить срывы землечерпательных

работ, мы, по мере возможности, старались так планировать движение судов, чтобы вслед за уходом транспортов из Булони туда сейчас же приходили транспорты из Фолкстона. Кроме того, французскому портовому начальству было предложено продолжать землечерпательные работы в течение всей ночи.

Учитывая все эти ограничения, составить график движения судов, особенно для коротких зимних дней, было делом далеко не простым. Траление в темное время суток было мало эффективным; следовательно, начинать движение судов на рассвете не представлялось возможным. Дополнительные затруднения возникли, когда подводные лодки избрали своей целью госпитальные суда: пришлось и их сопровождать охраной. В результате возросло число конвоируемых судов, что увеличило размеры конвоев, но пришлось также установить охрану на пути Дувр—Калэ. Увеличение работы по охране обоих путей очень тяжело отразилось на наших миноносцах, число которых и так было весьма ограничено. График движения судов через Канал был составлен так, что из Фолкстона в Булонь каждый раз отправлялись две группы транспортов, а из Дувра в Калэ — только одна госпитальная; то же в обратном направлении. Второй рейс госпитальных транспортов организовывался по мере необходимости. Работа конвоиров проводилась в следующем порядке. Возьмем для примера 1 июня: охрана № 1 в 8.00 выходила с госпитальными транспортами из Дувра, вела их до Фолкстона, в 8.20 принимала войсковые транспорты, вела их до Булони и затем в 11.15 прибывала в Калэ, чтобы принять там госпитальные транспорты, направлявшиеся в Дувр. В 18.00 охрана снова отправлялась из Дувра через Фолкстон в Булонь, куда прибывала в 20.00. По возвращении в Дувр миноносцы, по мере надобности, высылались в ночной дозор.

Охрана № 2 отправлялась с расчетом быть в Булони в 9.00; оттуда она вела войсковые и госпитальные транспорты в Фолкстон и Дувр и прибывала в 11.00, ко времени отправки госпитальных транспортов в Калэ; там она была в 12.15. После этого конвоиры становились на якорь у Булони или выполняли какую-либо дополнительную работу до 19.00, когда они выходили в Дувр, куда прибывали в 21.00.

Обязанностью старшего из командиров миноносцев было вывести транспорты, выстроить их в две кильватерные колонны (чтобы образовалась возможно более короткая линия) и в голове поставить самых слабых ходоков. Последнее предохраняло колонны от растягивания. На случай появления противника транспортам сообщались секретные сигналы, по которым они должны были или полным ходом уходить вдоль Канала или возвращаться в свои порты (если до них было недалеко).

Как уже указывалось раньше, предметом постоянного беспокойства являлись мины. Правда, с рассветом фарватеры протраливались; однако, довольно часто, особенно зимой, ко времени выхода транспортов траление еще не было закончено. В таких случаях районный офицер Морской транспортной службы всегда

просил разрешения отправляться. Разрешение на выход до окончания тральных работ давалось в зависимости от следующих условий: благоприятствовала ли погода в минувшую ночь постановке противником минных заграждений; какая была высота прилива; какие были условия для траления у входов в порты. Если только была какая-нибудь возможность, то транспорты обычно выходили.

Обратимся к карте минных заграждений и взглянем на круги в районах Фолкстона и Булони и на пути между этими двумя пунктами. Каждый круг обозначает район, в котором были обнаружены мины; несмотря на их многочисленность, в Дуврской зоне, на минах не подорвался ни один транспорт[1]. Если бы эту карту демонстрировать грузившимся на транспорты войскам, то надо думать, что они надевали бы свои спасательные пояса с особой тщательностью.

Отправка транспортов до окончания траления всегда доставляла мне большое беспокойство; однако, в целях сохранения интенсивности перевозок, приходилось рисковать. В случае обнаружения мин тральщики должны были вблизи этого района поставить буи, а сами выйти в обе стороны по пути движения для предупреждения приближающихся транспортов. Тем не менее всегда оставалась большая вероятность, что транспорты могут оказаться в непосредственной близости от места траления. Привожу выдержку из моего дневника:

«17 января 1917 г. Мины обнаружены в 2 милях к 50,1/20 от буя № 9. Так как должны были итти транспорты и *Круседэр* с золотом (5 млн. ф. ст.), то я дал им указание держаться в 2 милях от опасной точки. Это значит, что надо было дать распоряжения по телефону: 1) в Фолкстон — приостановить отправку транспортов; 2) в Калэ — приостановить отправку транспортов (два из них все же вышли); задержать *Круседэр;* 3) районному офицеру транспортной службы в Дувре — задержать *Юнити,* на борту которого находился генерал Геддис (но он уже вышел); 4) командиру 6-й флотилии миноносцев — передать на *Юнити* и охране в Калэ, чтобы они держались в 2 милях от места обнаруженных мин; 5) в Фолкстон — предупредить начальника транспортов и затем отправить суда; 6) в Калэ — предупредить начальника транспортов и затем отправить суда; 7) командиру соединения траулеров — вытралить заграждение».

Этот эпизод касался только Калэ, в другом случае то же пришлось бы проделать и в отношении Булони. Времени на отдачу распоряжений было очень мало, поэтому известное удовлетворение доставляли донесения сигнальных станций, что различными конвоирами сигналы приняты, а в дальнейшем — что транспорты благополучно прибыли в свои порты.

За этот период подорвались на минах 6 наших миноносцев; причиной тому была главным образом необходимость отправлять их для конвоирования и других задач до окончания траления. Сопоставление этих потерь с почти полным отсутствием потерь в войсковых и госпитальных транспортах показывает, насколько эффективной была применявшаяся система управления.

[1] Взорвалось на мине госпитальное судно.

Безопасность движения этих войсковых транспортов требовала постоянной бдительности. То, что эти суда не гибли, вовсе не является доказательством, что противник ничего не предпринимал против них. Было произведено два ночных набега неприятельских миноносцев. Имелось одно или два донесения о случаях атаки транспортов торпедами, однако, проверить эти донесения было очень трудно. Различные виды погоды требовали и различного распределения дозоров; непрерывная охота за подводными лодками отгоняла эту чуму подальше и делала районы дозоров опасными для их деятельности; наконец, отказ от ночного движения транспортов сделал бесцельными ночные атаки неприятельских миноносцев. На линии движения транспортов из Булони в Фолкстон немцами было поставлено не менее 48 минных заграждений и 32 заграждения на пути в Калэ.

Таким образом, без единого несчастья с транспортами было обнаружено, обследовано и уничтожено около 80 минных заграждений. Это была не детская забава. В результате больших забот и стараний получился блестящий итог: к концу декабря 1917 г. по пути Булонь — Фолкстон, находящемуся лишь в 3 часах хода от Остэнде, было перевезено 5 614 500 человек, и притом без единой человеческой жертвы. Кроме того, было переправлено 9½ млн. почтовых мешков, причем на море не пропало ни одно письмо, ни один пакет. За 1917 г., единственный, за который можно получить вполне точные сведения, было отложено лишь 15 выходов транспортов из-за штормовых погод, туманов, наличия мин и других причин и это, насколько не изменяет память, примерно на 760 состоявшихся выходов. Число транспортов, сделавших заданные переходы в 1917 г., было около 3 000[1]. В течение 3 лет число прибытий в Дувр и выходов транспортов — войсковых, госпитальных и со снабжением — составило свыше 14 800. Больных и раненых было выгружено 810 000 человек. Кроме того в Дувре было погружено и выгружено 198 000 здоровых бойцов. Единственной потерей была гибель госпитального судна *Англиа,* шедшего под флагом Красного креста.

Посмотрим теперь на это дело с точки зрения противника. Набег в дневное время *при хорошей погоде* был возможен, но для осуществления его требовались значительные силы. Противник мог бы превратить наши миноносцы в железный лом, но зато на обратном пути ему, по всей вероятности, пришлось бы встретиться с коммодором Т.[2] и его крейсерами. Такие встречи были немцам не по душе, и результат конечно оказался бы для них мало утешительным, разве только они выслали бы достаточное количество легких крейсеров, чтобы сковать Харвичский отряд. Дневной набег дюжиной миноносцев в обычную для Канала погоду, т. е. с видимостью около 5 миль, дал бы хорошие результаты. Ночные набеги немцами предпринимались, но оказывались безрезультатными, так как у нас было достаточно здравого смысла, чтобы не пе-

[1] Было сделано 700 выходов, в среднем по 4 транспорта в каждом.

[2] Коммодор Тэрвит, командовавший морскими силами в Харвиче. *Прим. перев.*

ревозить войск ночью. Что касается подводных атак, всегда представляющих опасность в дневное время, то транспорты неизменно сопровождались сильной охраной. Наконец, постановка минных заграждений сводилась на-нет интенсивной работой наших тральщиков.

Из пяти возможных способов нападения германцами использовались три; однако, во всех случаях они терпели неудачу. Поэтому я имею основание думать, что перевозки имели успех не столько из-за недостаточной активности со стороны противника, сколько благодаря предусмотрительности, предупредительным мерам и напряженной работе Дуврского патруля.

Ничто не может служить оправданием немцам в том, что они не уничтожили целиком Дуврского патруля; но если бы они сделали это, то транспорты им все равно не попались бы.

Если какое-нибудь важное лицо отправлялось не на миноносце, а на транспорте, то на период плавания на транспорт назначалась военная команда шлюпочных гребцов под начальством лейтенанта; делалось это для того, чтобы в случае несчастья имелись налицо тренированные гребцы под командой опытного офицера. Нет надобности говорить, что при поездках таких лиц, как главнокомандующий английской армией во Франции, начальники генеральных штабов, а также члены Военного кабинета, предпринимались особые меры.

Однако, в декабре 1916 г. я получил от адмиралтейства адресованное в военное министерство письмо с жалобами на перевозку войск. На это письмо я должен был дать отзыв. Я привожу здесь мой ответ, поскольку он содержит оценку общей обстановки и указания на трудности, какие приходилось преодолевать, чтобы благополучно перевозить войска; об этих трудностях забывали люди, никогда не бывавшие в море и не представлявшие всего их значения.

Когда это письмо, наполненное пустыми жалобами, было получено, мы выполняли свою ежедневную, ежечасную работу, направленную к тому, чтобы путем всяких ухищрений расстроить замыслы противника и предупредить действительную опасность. Вот что я писал:

«Корреспонденция, присланная мне при вашем письме от 21 декабря 1916 г., привела меня в изумление. Кажется совершенно невероятным, чтобы офицер до такой степени не представлял себе трудностей и опасностей, связанных с увеличением перевозок через Канал, чтобы высказывать подобные жалобы и упреки. Поэтому для информации военного командования я считаю необходимым объяснить, почему транспортная служба между Фолкстоном и Булонью не может действовать так регулярно, как в мирное время между Саутси и Райдом.

«Опасность для транспортов на пути Фолкстон—Булонь весьма реальна и значительна; ее можно разделить на три категории: а) атаки миноносцев, б) мины, в) торпеды подводных лодок. Каждая из них требует отдельных мер предосторожности. Крупная база неприятельских миноносцев и подводных лодок в Остэнде расположена ближе к пути транспортов, чем Брайтон.

«По пункту *а* — я не разрешаю ни ночных перевозок, ни пребывания транспортов с войсками в море дольше 40 минут после наступле-

ния темноты. Для установления этого ограничения у меня имеется достаточно оснований чисто технического порядка. Правда, в зимний период это значительно сокращает время, доступное для перевозок, но избежать этого нельзя.

«По пункту *б* — опасность от мин велика и риск, связанный с увеличением перевозок, значителен. Для уменьшения риска я приказал:

1) не выходить с прекращением течения при отливе (low water slack);

2) не ходить по непротраленным фарватерам иначе, как в периоды высокой воды.

«Изменение этих распоряжений было бы преступлением.

«По пункту *в* — организована охрана. Для каждого отдельно следующего судна требуются по меньшей мере 2 миноносца. С каждой группой из 3 судов отправляются 3 миноносца — с требованием, чтобы суда держались соединенно и под охраной миноносцев; наиболее тихоходный транспорт назначается головным. В противном случае безопасность их уменьшится.

«Пребывание транспортов ночью у открытого мола в Фолкстоне представляет опасность в отношении как атак подводных лодок в надводном положении, так и набегов миноносцев в темные ночи. Поэтому, за исключением таких погод, когда атаки маловероятны, я приказал, чтобы транспорты отводились в Дувр или в Даунс под прикрытие.

«Ценность этих мелкосидящих, быстроходных судов настолько велика, что рисковать ими нельзя[1]. Ежедневно, за исключением случаев, когда высокая вода бывает утром, траление пути из Дувра в Фолкстон заканчивается к тому моменту, когда транспорты могут безопасно проходить в Фолкстон[2].

«Представляют интерес и следующие моменты. Траление в темноте мало эффективно и опасно. Поэтому время начала траления ограничивается рассветом. Наши офицеры и матросы тралят в течение 18 часов, что для тральщиков является опасным; все это делается только для того, чтобы их армейские товарищи имели достаточное количество отпусков. Этот момент, надо думать, будет в должной мере оценен армейским командованием. Чтобы выгадать время для движения, я отправляю транспорты, не дожидаясь донесений об окончании траления; обнаружив мины, тральщики предупреждают суда, идущие в обоих направлениях. Это только-только достигает своей цели, и если бы не необходимость поддерживать в достаточных размерах движение судов, я отказался бы от этого порядка, связанного с известным риском. По правде говоря, учитывая все существующие опасности и приливо-отливные течения, запас безопасности при перевозке войск рассчитан в обрез. Система настолько сложна, что я сам вникаю в каждую мелочь; опасность катастрофы из-за какой-нибудь ошибки слишком велика, чтобы итти на этот риск; если же случится ошибка, то я предпочитаю сам отвечать за нее. Если бы я мог осушить Канал и показать жалобщикам мины, подводные лодки и корпуса судов, погибших во время войны, то дальнейших разъяснений об опасностях не потребовалось бы.

«В отношении специального замечания этого офицера: я сожалею, что иногда войска приходится подвергать неприятностям, связанным с плохой погодой; но отказаться от движения в плохую погоду — это значит сорвать перевозки.

«Послеполуденная отправка 6 декабря была задержана потому, что вход в Булонь был закрыт минным заграждением.

«Приходится также сожалеть, что остается очень мало времени на приемку угля и на посадку войск на транспорты. Это результат того,

---

[1] Я думаю, что более подходящих судов не существовало.

[2] Это задерживало прибытие транспортов в Фолкстон для посадки войск.

что в голове конвоев идут самые тихоходные суда. Решить этот вопрос можно было бы, дав мне еще шесть миноносцев; но поскольку исключительно на транспортную работу выделено уже семь миноносцев, я отнюдь не надеюсь, чтобы, во избежание упоминаемых в письме небольших неприятностей, адмиралтейство решило увеличить число конвойных миноносцев до тринадцати.

«9 декабря Булонь была объявлена закрытой из-за обнаруженного минного заграждения. В сущности следовало прекратить всякие перевозки. Чтобы избежать этого и выполнить взятое мною на себя обязательство перебрасывать возможно большее количество войск, я выслал тральщики, которые тралили в опасные для них часы. Это распоряжение можно оправдать только тем, что я не придавал большой веры сообщению о минах. Донесение об окончании тральных работ я получил только в 14.00; эти сведения я передал непосредственно районным транспортным офицерам (D. N. T. O.) в Фолкстоне и Булони. Если офицер, представивший вам свои жалобы, испытывал неприятности в течение 5 минут, то на мою долю, при попытках обеспечить относительно безопасный переход, пришлось много больше.

«Обращаюсь теперь к предложениям этого офицера.

1. Я не считаю возможным рисковать транспортами, держа их в открытых местах, если этого не требует обстановка.

2. Даже если увеличится работа офицеров, ведающих посадкой на суда, и начальников лагерей для отдыха, я предпочитаю это отправке транспортов по непротраленным фарватерам, при несоответствующем состоянии прилива и в особенно опасные часы.

3. Я очень сожалею, что перевозимые войска страдают от дурной погоды, но я не могу нести ответственности за часы высокой и низкой воды и законы физики, создающие опасность от мин.

— Заканчивая, я хочу выразить надежду, что Военный совет (Army Council) обратит внимание на трудность повседневной работы, вполне реальную опасность и увеличившуюся ответственность личного состава Дуврского патруля, связанные с усиленными перевозками; надеюсь также, что он возьмет на себя труд информировать офицера — автора жалоб, что установленный и проводимый мною распорядок является не пустой причудой, а необходимостью для сохранения жизней тысяч людей, ежедневно переправляющихся на транспортах».

Аналогичная жалоба повторилась еще только один раз. Считаю необходимым привести только заключительную фразу моего ответа:

«Я прошу Военный совет выяснить, отчего информация, на которой базируется письмо, так расходится с фактическим положением вещей, и предупредить повторение подобных выступлений в дальнейшем без тщательной проверки».

Надо пояснить один момент, а именно — опасность стоянки транспортов ночью у Фолкстонского мола.

Суда, курсировавшие между Фолкстоном и Булонью, были единственными в своем роде по тоннажу, малой осадке и скорости. Я думаю, что не ошибусь, утверждая, что в случае их гибели заменить их было бы нечем. Поэтому они представляли большую ценность. Суда с более глубокой осадкой не могли подходить к пристаням, использовавшимся для этих судов. Для сохранения этих свойств запасы угля на них были сведены до минимума, и по возвращении из Франции им приходилось каждый раз принимать уголь.

До того времени, как начались набеги неприятельских миноносцев, транспорты в Фолкстоне ночью стояли обычно у мола. По-

сле набега, в октябре 1916 г., вопрос о безопасности этой стоянки пришлось пересмотреть. Если бы неприятельские миноносцы во время ночного набега выпустили вслепую несколько торпед по Фолкстонскому молу, то непременно попали бы в тот или другой транспорт. Так как пробоины у транспортов в этом случае оказались бы с наружной стороны, то очевидно, что они и затонули бы с креном в сторону от мола. Подойти к ним было бы нельзя. А так как восточнее мола находится отмель, то проход к внутренним стоянкам оказался бы закрытым.

Поэтому в темные ночи, когда можно было ожидать налетов противника, приходилось для безопасности уводить транспорты от мола. Но куда их девать? В хорошую погоду один мог бы стоять по западную сторону мола; у стенки в Дувре мог поместиться только один транспорт. Дуврская гавань была переполнена, и даже весьма опытные капитаны не любили входить туда ночью, разве что в очень хорошую погоду. Чтобы освободить для них место, сгоняли с якорных стоянок траулеры. При свежих зюйд-вестовых ветрах, вместо того чтобы входить в гавань, транспорты направлялись на рейд Даунс, хотя и там якорная стоянка была забита и возникала опасность столкновений. Кроме того, перед отправлением во Францию транспортам пришлось бы с Даунса итти грузиться углем в Фолкстон. Это, в свою очередь, увеличивало бы движение в зимние погоды.

Какая была вероятность набегов противника? Трудно сказать! Однако, судя по опыту 26 октября, набеги были возможны и даже вероятны. Будут ли миноносцы стремиться приблизиться к берегу? Оснований утверждать обратное не было, так как огни Фолкстон Гэйт давали им возможность определить свое место. Неудобств для капитанов, районных транспортных офицеров, команд траулеров и вообще транспортной службы было много. Однако, случись набег, последствия его, на мой взгляд, были бы столь серьезными, что они перевешивали бы все неудобства. *Все наши успехи были достигнуты только тем, что мы предупреждали случайности, а не ожидали их.* Фактически набегов больше не было. Казалось, что офицерам и командам приходится без достаточных оснований переносить неудобства и подвергаться второстепенному риску столкновений и т. п., но вероятность набега все же существовала; и мое решение было продиктовано не столько размерами этой вероятности (что в значительной степени зависело от моей субъективной оценки), сколько возможными последствиями удачного набега противника. Может создаться впечатление, что я из мухи делаю слона. Но для человека, изучающего искусство командования в военное время,— в частности, на море,— проблема сочетания оперативных замыслов с предупредительными мерами такого порядка, как я сейчас описывал, представит интерес.

Прежде чем покончить с этим вопросом, считаю необходимым остановиться на отличной работе старших морских начальников (Senior Naval Officers) и районных транспортных офицеров (Divisional Naval Transport Officers). О канцелярской стороне их работы я ничего не знаю, так как она находилась в ведении Главного

транспортного офицера во Франции (Principal Naval Transport Officer); будучи старшим морским начальником в портах, где не имелось других старших начальников, я являлся их непосредственным начальником. Это положение было точно установлено адмиралтейством только в конце 1916 г., когда доступ в Булонь был закрыт подорвавшимся пароходом, затонувшим при входе; фактически же подобное положение существовало и до того. Эти офицеры представляли большую ценность при сношениях с местным французским начальством и помогали мне при решении всех чисто морских вопросов.

Старшие морские начальники имелись в Калэ, на английском побережьи — в Дувре и Фолкстоне.

В этом кратком очерке нельзя все же не остановиться на работе капитанов и команд транспортов, в любую погоду и в опасной обстановке водивших свои суда с пунктуальностью мирного времени.

Глава VI

БОМБАРДИРОВКИ

Если бы вам пришлось оказаться вечером 22 августа 1915 г. на рейде в Даунс на мониторе *Лорд Клайв,* то вы увидели бы вблизи него странное скопление судов. Возле него находились: мониторы *Принс Руперт* и *Сэр Джон Мур,* 9 миноносцев, яхта *Сэнда,* 80 дрифтеров и два небольших торговых парохода. На каждом из этих двух пароходов находилось странное сооружение, несколько похожее на современные балочные (girder built mast) радиомачты. Все это сборище судов было готово к выходу для обстрела шлюзов и канала в Зеебрюгге. Это была первая более или менее значительная операция, предпринимавшаяся Дуврским патрулем. Корабли выходили еще прошлой ночью, но были вынуждены вернуться обратно из-за плохой погоды. Человек, несведущий в этих делах, сказал бы вам, что брать с собой 80 дрифтеров, управляемых рыбаками, не привыкшими к совместному плаванию, и посылать их вместе с мониторами в район базы неприятельских миноносцев и подводных лодок — это безумие, а что касается треног для наблюдения за падением снарядов, то это сумасшедшая затея адмирала. Менее предубежденный человек разъяснил бы, что так как дрифтеры — деревянные суда, то если бы небольшие столкновения в пути и имели место, беды большой не случилось бы. Разъяснил бы он также, что все попытки установить практически пригодные радиотелефонные станции на гидросамолетах не удались и что в данный момент единственным средством, дающим возможность с известной точностью определять места падения снарядов, было наблюдение за разрывами с двух пунктов, расположенных в некотором расстоянии один от другого. Нанесенное на карту пересечение двух полученных направлений определяло бы положение разрывов.

Эти две треноги предстояло переправить через Канал и установить на некотором расстоянии одну от другой на двух отмелях около Зеебрюгге. На каждой треноге имелась платформа размерами лишь 2 × 1,5 *м.* На них помещались два офицера-наблюдателя, два сигнальщика с ацетиленовыми сигнальными фонарями и два измерительных прибора для определения горизонтальных углов. Это был небольшой, но густо населенный островок, с которого на все три монитора передавались угловые направления каждого разрыва.

Местоположение минного заграждения у Зеебрюгге, на котором взорвался миноносец *Маори*, известно точно не было; число и калибр неприятельских береговых батарей в районе этого порта также не были точно известны. По данным разведывательного отряда, противник имел два 280-*мм*, одно 305-*мм* и большое число 200-*мм* и 150-*мм* орудий.

Итак, корабли отправились в неизвестность. Прибыли они к Зеебрюгге на рассвете, и тогда начался форменный хоровод дрифтеров, устанавливавших вокруг мониторов сетевую защиту для обеспечения их от атак подводных лодок. Выполнили они этот маневр исключительно хорошо.

С началом стрельбы с треног начали поступать сигналы. Однако, вскоре установки 305-*мм* орудий на мониторах одна за другой начали сдавать. Это были изношенные и устаревшие установки, наскоро снятые с непригодных уже для службы кораблей; медные трубки их кристаллизовались (crystalline) и нуждались в замене или в отжиге; только через несколько месяцев после первой бомбардировки удалось привести их в надежное состояние. Под конец артиллерия могла действовать только на мониторе *Лорд Клайв*. Тогда сети были убраны, и флотилия ушла в Дувр. Большого урона противнику мы не нанесли; однако, это была первая попытка; вся схема работала точно по плану и вселила уверенность во всех, особенно в команды дрифтеров.

После изучения сведений о повреждениях, нанесенных нашей стрельбой, начались приготовления к бомбардировке доков в Остэнде. Эти доки находились в центре гавани и были окаймлены по сторонам на 300 ярдов жилыми домами гражданского населения (см. схему 12). Я был очень озабочен тем, чтобы избежать попаданий в эти дома, которые были заселены бельгийцами, и так уже сильно пострадавшими от войны. Случайные повреждения этих домов могли иметь результатом ухудшение наших отношений с бельгийцами и сближение их с противником.

Средства защиты в Остэнде нам опять-таки точно известны не были. Но мы знали, что расположенная немного восточнее порта батарея Гинденбурга состояла из четырех 280-*мм* орудий с дальностью стрельбы в 14 500 *м*. Предполагалось наличие нескольких 150-*мм* батарей, но их точное место известно не было. Организация бомбардировки намечалась та же, что и для Зеебрюгге; дрифтеры опять сопровождали корабли и ставили сети. В этом случае, не будучи уверен в качестве обеспечения, я решил держать корабли на ходу. Решение это было для нас весьма счастливо, так как в противном случае один или несколько кораблей были бы потоплены.

Выход состоялся 5 сентября; однако, как и в предыдущем случае, пришлось возвратиться из-за состояния моря. Так как предполагалось, что противник будет ожидать нашего приближения, то избран был не северный путь, которым пользовались прошлый раз, а к востоку от Смаль Банк через Дэнкерк и Зюйдкооте Пасс. Вторично вышли 6 сентября вечером и рано утром пришли на видимость Остэнде. Было хорошее утро, но низовой туман закрывал берег; к моменту нашего прихода в назначенное для стрельбы место

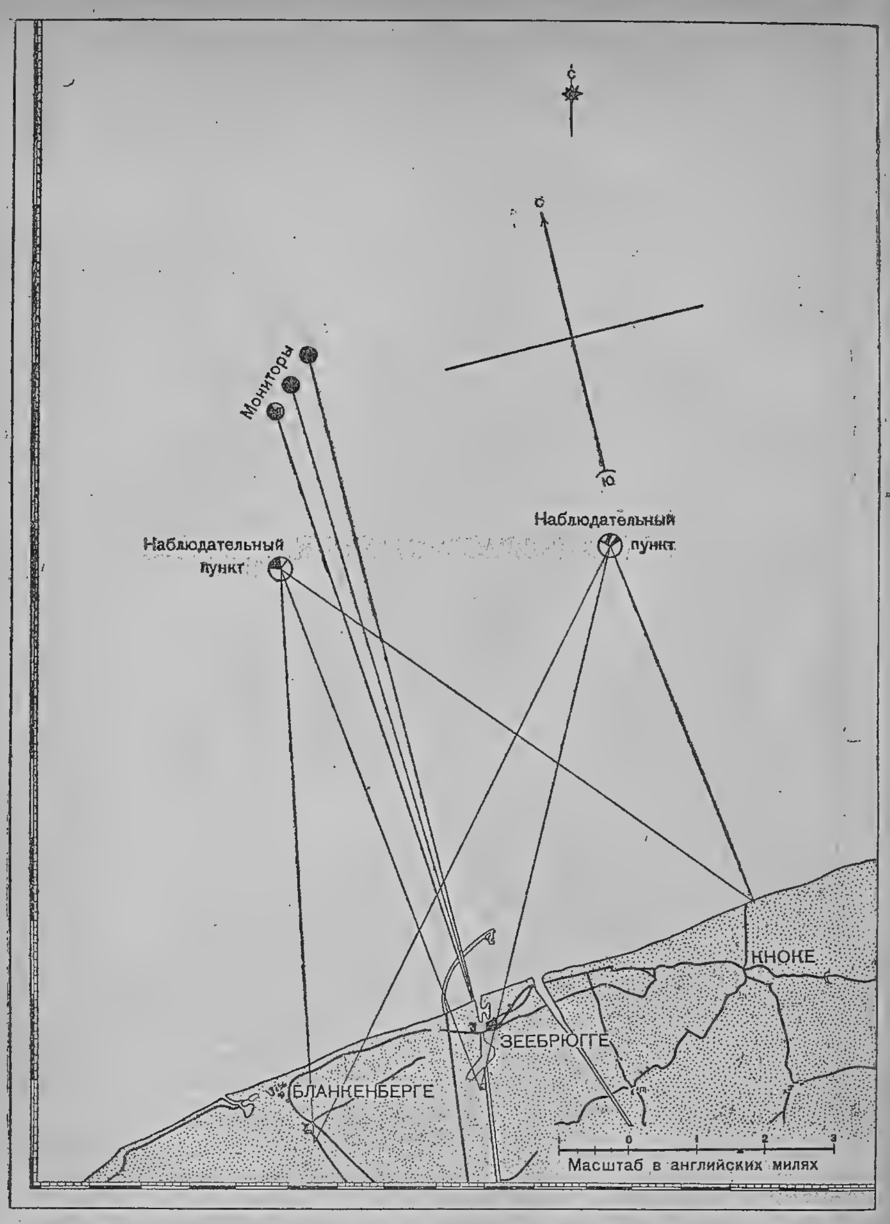


Схема 4. План расположения кораблей и наблюдательных пунктов для бомбардировки Зеебрюгге в августе 1915 г.

виднелся только шпиц собора, однако скоро и он скрылся[1]. Ничего не оставалось, как стать на якорь и ждать. Прошло $1\frac{1}{2}$ ча-

[1] Конечно, будь на нашем месте немцы, город Остэнде мог бы быть превращен в кашу раньше, чем хотя одна береговая пушка была бы в состоянии ответить.

са, а туман все еще закрывал от нас берег. Так как начался прилив и течение усилилось, то по сигналу сети были убраны и мы ушли в проход между о. Клиф и банкой Аутер Ратель; там мы стали на якорь и наблюдали за *Ридаутэбл*, обстреливавшим батареи у Вестэнде. На пути мы были атакованы самолетом, который попал бомбой в *Этэнтив* и вывел из строя 8 человек.

За время войны многочисленные воздушные атаки неприятеля на наши корабли не давали результатов. Это был первый случай, когда корабль, бывший на ходу, получил попадание бомбой. Вскоре после полудня туман рассеялся, и берег стал виден. Тогда мы снялись с якоря и снова проследовали к Остэнде. Были поставлены сети, и началась стрельба.

Корабли расположились в следующем порядке: крайний к востоку *Лорд Клайв* (флагманский), затем *Дженерел Кроферд* и *Принс Руперт.* Погода стала теперь исключительно ясной, каждый дом в Остэнде выделялся с поразительной четкостью. К востоку от города поднялся неприятельский привязной аэростат. Через несколько минут после начала стрельбы вблизи *Дженерел Кроферд* начали ложиться крупнокалиберные снаряды; залпы следовали точно через две минуты. Было совершенно ясно, что одна из тяжелых батарей была более дальнобойной, чем мы предполагали. Так как мы были в 17 200 *м* от берега, то я сигналом приказал мониторам изменить курс к северу и отойти от берега. Я рассчитывал отойти до 18 300 *м* максимальной дистанции, с которой можно было использовать нашу артиллерию; я надеялся также, что это будет наибольшей дальностью, которую сможет достигнуть батарея Гинденбурга. Скоро после того как был сделан сигнал мониторам, батарея перенесла огонь на *Лорд Клайв;* очевидно, заметив, что он поднимает сигналы, противник определил, что это флагманский корабль. Одиночные выстрелы последовали за нами; как только мы повернули и открыли огонь, береговая батарея снова перешла на залпы. После этого в течение четверти часа мы находились под сильным огнем. Особенно опасным оказался один залп: один снаряд ударил в 47-*мм* пушку правого борта и задел противоминное утолщение; другой, упавший около носовой части противоминного утолщения, разорвался в воде и вызвал течь. На наше счастье, снаряд, попавший в 47-*мм* пушку, не разорвался, а от удара развалился. Пушку перебросило на шканцы, и несколько человек было ранено. Один снаряд из того же залпа сбил с топа мачты блок сигнальных фалов, частью которого ударило старшего помощника командира Картера [1], а сигнальные фалы закрутились вокруг шеи моего начальника штаба. Следя по часам, можно было совершенно точно предсказать время падения снарядов. Три или четыре снаряда, пролетевшие в непосредственной близости над монитором или у его борта, производили какой-то совершенно непередаваемый звук. Было совершенно ясно, что батарея стреляет настолько метко, что нам бы не уцелеть, если бы мы оставались на том же ме-

---

[1] Эта контузия сделала Картера инвалидом и лишила страну хорошего офицера.

сте. Снаряды падали под таким большим углом, что попади один из них в палубу, он прошел бы насквозь почти по вертикали весь корабль и взорвался бы, или пройдя его, или у самого днища, которое было всего в 3,6 *м* от ватерлинии. Поэтому я приказал отходить. Тогда начался жуткий опыт движения под огнем противника без возможности отвечать ему, так как башенные орудия мониторов на корме не стреляли. Неожиданно на дистанции около 20 000 *м* стрельба с берега прекратилась. Дальнейшее показало, что эта батарея, именно батарея Тирпица, могла стрелять на дистанцию 29 000 *м*. Не сделав больше ни одного выстрела, она дала нам возможность спокойно уходить за пределы этой дистанции, тогда как могла бы держать нас под огнем еще целый час. Ход у нас был всего 7 узлов, а чтобы выйти из-под огня, нужно было пройти более 9 000 *м*.

Только по окончании войны мы узнали, что рызрыв собственного снаряда почти у самого дула орудия напугал командира этой батареи. Он решил, что при стрельбе полным зарядом давление в канале получается столь большим, что снаряд не выдерживает. Поэтому, вместо использования полного заряда он стрелял только тремя четвертями заряда и этим дал нам возможность уйти.

В сентябре 1915 г. главнокомандующий британскими экспедиционными силами сэр Джон Френч готовился предпринять наступление к югу от побережья. Чтобы свести до минимума численность подкреплений, которые могли быть брошены германцами в район этого наступления, он просил нас удерживать противника на побережьи угрозой высадки с моря. Нет более трудной для успешного выполнения операции, чем проведение ложной высадки. Причины весьма просты: настоящая высадка производится быстро и втайне. Искусство ее подготовки заключается в избежании каких-либо признаков того, что какая-то операция может иметь место. Единственно, что представлялось целесообразным, это — в течение нескольких дней бомбардировать одновременно Зеебрюгге и участок Мидделькерке — Вестэнде, а также распускать слухи о готовящейся высадке, в надежде на то, что они дойдут до противника. Так как нам нужно было создать впечатление, что бомбардировка является подготовкой высадки, то целью обстрела были намечены не шлюзовые ворота в Зеебрюгге и доки в Остэнде, а батареи и наблюдательные пункты на побережьи. В последовавшей операции была проведена более серьезная программа (см. стр. 95).

Вечером 24 сентября наши силы были разделены на два соединения. Первое, под командой командира монитора *Принс Юджин*, в составе двух мониторов, пяти миноносцев, двух колесных тральщиков, дивизиона сетевых дрифтеров и яхты *Сэнда*, отправилось бомбардировать Зеебрюгге; все данные о нем нам были известны из предыдущей бомбардировки. С остальными мониторами, вооруженными 305-*мм* орудиями, и монитором *Маршал Ней* я отправился утром 25 сентября к Уэст-Дип и открыл огонь по береговым укреплениям у Мидделькерке и Вестэнде; данных о них у нас еще не было. Мы выпустили по нем сто два 305-*мм* и семнадцать 381-*мм* снарядов.

Зеебрюггское соединение начало операцию в 7.00, а в 9.00 начали отвечать тяжелые батареи. В 9.15 в яхту *Сэнда*, находившуюся сравнительно близко к берегу, попал снаряд, повидимому 203-*мм*, и она затонула. Весь ее строевой офицерский состав был убит, в том числе и капитан-лейтенант Гартсайд-Типпинг, старейший морской офицер действующего флота. Этот офицер с объявлением войны возвратился во флот в том возрасте, когда большинство уже негодно для боевой службы: ему было более 70 лет. Он принял должность командира яхты в Дуврском патруле, несмотря на трудность работы и опасности, которым он подвергался при исполнении своих обязанностей. В спасении оставшихся в живых деятельное участие принял дрифтер *Фирлес*. В 10.20 сети были подняты; в самый разгар этой работы дрифтер *Хайасинт (Hyacinth)* попал под сильный обстрел. Однако, личный состав продолжал свою работу и спас сети.

Последующие бомбардировки имели место 26 и 27 сентября, в течение ноября и затем 2 и 27 декабря.

Очень поучительной была бомбардировка 26 января с пяти мониторов; каждый из них производил выстрел через 100 секунд, и, следовательно, выстрел за выстрелом следовал через каждые 20 секунд. Стрельба велась по группе сильных позиций вблизи Вестэнде. Командующий французскими морскими силами контр-адмирал де-Марлиав держал свой флаг на *Лорд Клайв*. Надо думать, что это единственный в своем роде случай, когда французский адмирал в бою держал свой флаг на английском военном корабле. Для наблюдения падений использовались самолет и постоянные наблюдательные пункты на сухопутных позициях в Ньепоре[1]. Результаты стрельбы были тщательно проанализированы и оказались весьма поучительными, так как между двумя методами наблюдения обнаружилось существенное расхождение. Поскольку постоянные наблюдательные пункты находились сравнительно близко к месту падения снарядов, расстояние между пунктами было большое и наблюдатели были опытны, то не приходилось сомневаться, что ошибочными были результаты наблюдения с самолета. Чтобы проверить это, я выбрал три пункта, хорошо известных воздушным наблюдателям, и приказал заготовить их планы в трех различных масштабах, чтобы они, примерно, соответствовали их видимости с различных высот наблюдения. Наблюдателям поочередно было предложено определить расстояния от избранного пункта до нанесенных карандашом точек. Результаты полностью подтвердили их неспособность более или менее точно определять расстояния. Это привело к полному пересмотру методов наблюдения с самолетов. Исходя из того, что цели наши были немногочисленны, нетрудно было заставить наших наблюдателей тщательно изучить их по следующему принципу.

---

[1] Это был первый случай, когда группа из пяти кораблей стреляла систематически, и все — или почти все — падения снарядов наблюдались и огонь корректировался. Эта организация явилась результатом многих часов утомительных опытов и работы.

Предположим, что пушка стреляет с некоторого расстояния по Трафальгарской площади[1], а памятник Нельсону является центром цели. Пусть памятник будет ориентиром. Воображаемую линию, проходящую через орудие и этот памятник, назовем *ориентировочной линией.* Теперь наблюдатель должен выучить наизусть расстояния от всех приметных пунктов, как, например, Адмиралтейская арка, церковь св. Мартина, центр Национальной галлереи и т. п., до ориентировочной линии (влево и вправо от нее) и до ориентира (перед ним и за ним). При этом методе не требовалось никаких *вычислений,* так как расстояния были выучены наизусть и места падения снарядов в этих пунктах или около них могли быть переданы наблюдателем немедленно и с абсолютной точностью.

Тогда же офицерами с судна *Ривьера* был предложен способ, освобождавший наблюдателя на самолете от наблюдения за временем (time-taking). Кроме того, во время стрельбы велась точная запись поправкам по дальности и направлению в отношении каждого выстрела. Эти сведения, вместе с корректировочными данными самолетов, сосредоточивались у меня, тщательно анализировались, и результаты сообщались заинтересованным кораблям. Этот способ, принятый на всех кораблях, имел большую ценность, так как с одной стороны, доказывал офицерам, управлявшим огнем, зло поправок «на-глазок» вместо применения определенных правил, а с другой — выявлял ошибки в наводке. Было установлено правило: учитывать полностью поправки, указываемые наблюдателем с самолета, если места падений снарядов отклонялись больше чем на 275 *м* по дальности и 45 *м* по направлению, и половинить их, если отклонения были меньше указанных цифр. По мере возможности я лично анализировал все стрельбы. Все это требовало большой исследовательской работы, но зато достигались исключительно хорошие результаты.

После бомбардировки 26 января обстрелы берега не производились до конца зимы. Я считал бесцельным предпринимать что-либо со стороны моря до прибытия мониторов *Эребос* и *Тэрор*, вооруженных 381-*мм* орудиями. 305-*мм* орудия новой батареи, установленной на Кноке, испытывались в конце марта: батарея Тирпиц охраняла Остэнде. Для борьбы с ней были заказаны 305-*мм* орудия, для которых были сконструированы береговые установки. В данный момент береговые батареи противника превосходили дальность стрельбы наших кораблей по крайней мере на 50%, так что для успешного нанесения противнику достаточных разрушений нам оставалось только применять дымовые завесы и увеличить дальнобойность наших орудий.

24 апреля вдоль бельгийского побережья было установлено сетевое заграждение. С этого момента вдоль линии заграждения ежедневно несли дозор мониторы с 305-*мм* орудиями, обстреливая, при случае, неприятельские миноносцы.

---

[1] В Лондоне. — *Прим. перев.*

Следующая операция по обстрелу берега имела место в связи с требованием сэра Дугласа Хейг сделать все возможное, чтобы сковать войска противника на побережье в первый период нашего наступления на Сомме. На основе нашего предыдущего опыта мы были в состоянии выполнить более серьезную программу, чем в прошлом году. Собрали 100 траулеров и совместно с мониторами и миноносцами поставили их на якорь на виду у противника, между Дэнкерком и Ля Панн, где держали их четверо суток. Если бы нашими противниками были не германские моряки, а какие-нибудь другие, то подобный сбор судов был бы явным сумасшествием. Однако, мой опыт определенно говорил мне, что немцы как боевой противник на море большой ценности не представляют. В то же время, чтобы обмануть противника, были широко распущены слухи о десанте. В Дэнкерке, на виду у неприятельских самолетов, войска и полевая артиллерия открыто грузились на мониторы. Адмиралтейство задержало все торговые суда, направлявшиеся в Голландию; ежедневно производились бомбардировки двух районов между Мидделькерке и Вестэнде. Эта хитрость имела такой успех, что германский консул в Роттердаме доносил своему правительству, что высадка на побережье неизбежна.

8 сентября *Маршал Сульт, Лорд Клайв* и *Дженерел Вулф* обстреливали западный район. 9 сентября производили обстрел *Принс Руперт* и *Принс Юджин*. 11 сентября стреляли *Маршал Сульт*, *Принс Руперт* и *Лорд Клайв*. 12 сентября бомбардировку продолжали *Эребос, Тэрор, Сэр Джон, Мур* и *Дженерал Кроферд*. 13 сентября *Эребос, Маршал Сульт, Сэр Джон Мур, Принс Руперт* и *Дженерел Вулф* проводили обычную стрельбу, а *Тэрор* под моим флагом направился к Зеебрюгге. Однако, погода испортилась, задул сильный ветер, и оба самолета из Дэнкерка, имея неисправности в моторах, вынуждены были вернуться; а без корректировки стрельба делалась невозможной. 14 сентября погода была слишком скверной для стрельбы. 15 сентября утром стрелял *Лорд Клайв*, а после полудня — *Тэрор*. После семидневных демонстраций с нашей стороны началось наступление на фронте британских войск, и наша задача окончилась. В виде заключения я получил от сэра Дугласа Хейг письмо следующего содержания:

> «Пользуюсь случаем, чтобы выразить Вам мою сердечную признательность за помощь, оказанную в соединенной операции, проведенной для введения противника в заблуждение. Хотя в настоящий момент и не представляется возможным определить весь эффект ваших действий, — результаты, вероятно, никогда точно известны не будут, — тем не менее нам известно, что 14 и 15 сентября некоторое количество войсковых частей было направлено в Брюгге и Гент. Несомненно, что в тот момент, когда особую важность приобретало быстрое решение, умами германского высшего командования завладели неопределенность и опасения.
>
> Я уверен, что успех наступления, проведенного армиями под моим командованием 15 сентября, в значительной мере объясняется помощью, оказанной вами».

Теперь настал период, когда мы смогли извлечь всю выгоду из нашей предыдущей работы по овладению искусством стрельбы и

корректировки. Никогда понесенные труды не вознаграждались в большей степени. Единственно, о чем приходилось сожалеть, это — что в стрельбе принимали участие только мониторы с 381-*мм* орудиями; мониторы с 305-*мм* орудиями, вынесшие на себе все тяготы предыдущей работы, не могли быть использованы. К сожалению с этим ничего нельзя было поделать: бо́льшая дальность, бо́льший вес снарядов и бо́льшая точность стрельбы снарядов 381-*мм* орудий были решающими факторами.

Я решил подвергнуть обстрелу сначала Зеебрюггские шлюзы, представлявшие собой наиболее трудную цель. Действительно, цель, если бы ее можно было наблюдать, представляла собой размеры папиросы, лежащей на земле в расстоянии 27 *м*. Каждые шлюзовые ворота занимали площадь, равную одной десятой площади палубы монитора. От результатов этой бомбардировки зависело решение — стоит ли продолжать в дальнейшем стрельбу по шлюзовым воротам, учитывая износ орудий. По теории вероятности, предполагая абсолютную точность наводки, из 67 выстрелов в ворота должно было быть только одно попадание. Практически же, для того чтобы с находящегося в море корабля добиться одного попадания, надо было сделать гораздо больше выстрелов. И все же, если бы даже были разрушены и те и другие ворота, то и миноносцы и подводные лодки смогли бы проходить в течение 2 часов высокой воды.

От адмиралтейства я получил предупреждение, что заменять изношенные 381-*мм* орудия на мониторах нечем. Таким образом, учитывая предстоящее весеннее наступление на побережье и имея в виду нашу высадку, которая должна поддерживаться мониторами, со стрельбами приходилось экономить. Трудности проведения бомбардировок значительно возросли вследствие использования нами дымовых завес; для их постановки надо было, чтобы ветер дул с моря на берег, между тем, как правило, условия наблюдения и состояния моря были более благоприятными при ветре с берега. Требовалась внезапность, иначе, если бы противник был предупрежден о наших намерениях, то сам начал бы ставить дымовые завесы. Если бы нам не удалось произвести пристрелку до того как противник поставит дымовую завесу, то корректировка была бы невозможной. Поэтому надо было стрелять при дневном свете, а темноту использовать для подхода. Для выхода на позицию был избран путь не из Дэнкерка, вдоль старой дозорной линии, а севернее — между минными заграждениями — как труднее наблюдаемый со стороны противника.

Чтобы при обстреле Зеебрюгге иметь третий корабль с 381-*мм* орудиями, я решил взять с собой монитор *Маршал Сульт*. Так как ход у него был всего 5 узлов, то его надо было буксировать. Это уменьшало скорость хода всей флотилии до 10 узлов, однако времени у нас оставалось достаточно, чтобы сделать весь переход в период от сумерок до рассвета. Чтобы обеспечить себя световой точкой наводки (aiming-light), я взял с собой на буксире также один монитор с 305-*мм* орудиями.

Наша армада двигалась в следующем порядке: *Тэрор* (под моим флагом), буксировавший *Сульт*, *Эребос*, буксировавший монитор с 305-*мм* орудиями, миноносцы, моторные катера и колесные тральщики. Вследствие недостаточной предприимчивости неприятельских подводных лодок надобности в малых дрифтерах больше не было.

Пять раз мы выходили, пересекали Северное море и четыре раза возвращались обратно, так как низкая облачность исключала возможность воздушной корректировки. Каждый раз в 1.30 мне приходилось решать, итти дальше или возвращаться, так как нужно было рассредоточиваться на таком удалении от наших позиций, чтобы дневная разведка противника не могла обнаружить нас. Нет для адмирала более тяжелой обязанности, как отказываться от намеченной операции: все разочарованы, мало кто сознает необходимость подобного решения, которое молодыми элементами обычно истолковывается как нерешительность. Но приходилось поступать так, несмотря на вой некоторых газет, которые хотели знать, что делает дуврский адмирал и почему он не бомбардирует Зеебрюгге. Тем самым газеты помогали противнику, привлекая внимание противника к пункту, относительно которого я старался усыпить его бдительность. Я отправился к сэру Эдуарду Карсону, бывшему в то время первым лордом адмиралтейства, и просил его поставить в известность владельцев наиболее настойчивых газет, что в интересах страны эти бесплатные предупреждения противника должны быть прекращены, так как мы ведем войну.

Разработка плана бомбардировки Зеебрюгге началась 10 февраля 1917 г. Будучи в Дувре, я работал над ним ежедневно по 3 часа. Общий план и вчерне составленные приказания были закончены только к 10 марта. Выявилась масса новых вопросов, требовавших согласования, как например: способ перехода морем, позиция для стрельбы, дни, когда стрельба возможна, вспомогательные средства для определения с достаточной точностью места постановки на якорь в темноте; затем — детали постановки дымовых завес (здесь впервые были применены для этой цели моторные катера), различные способы постановки кораблей на якорь в зависимости от направления ветра, обеспечение флангов при восточных и западных ветрах, наставления для наблюдения с самолетов, наставления для стрельбы и корректировки дальности, прозрачные координатные сетки на случай, если действительное якорное место будет разниться от назначенного, совместное отражение воздушных атак, оборудование световой точки наводки (что также применялось в первый раз). Все эти вопросы, как и целый ряд других, надо было тщательно взвесить и разрешить. На первый взгляд кажется, что организовать артиллерийскую стрельбу очень просто; однако, требуются недели обдумывания и работы, чтобы добиться максимальной точности. О том, с какими трудностями пришлось встретиться при проведении бомбардировки из-за условий погоды, говорят выдержки из моего дневника за 1917 г.

«25 марта было первым днем, когда атака была возможна, поэтому все приготовления были сделаны на этот день. После полудня нашел туман, и пришлось атаку отменить. Последующие дни — или неудобные часы приливов, или плохая погода. 8 апреля, казалось, все благоприятствовало, но погода изменилась, и от атаки пришлось отказаться. Плохая погода продержалась до следующего периода благоприятных условий приливов. 18 апреля, наконец, вышли. По прибытии в Дэнкерк узнал, что *Эребос* навалил на миноносец и запутал свой винт; очистить его удалось только к моменту выхода к Зеебрюгге. Затем, разворачиваясь на мелководье, *Сульт* (см. стр. 44) рыскнул и оборвал буксир, поданный на *Тэрор*. Было уже слишком поздно. От атаки пришлось отказаться. Три монитора были размещены так, чтобы противник не увидел их вместе. Это была невыносимо долгая, холодная и мрачная ночь, но уж лучше, когда все неполадки случаются сразу».

«В воскресенье, 22 апреля, состоялся очередной выход, но в 3.15 операция была прекращена из-за низкой облачности. 26 апреля сделали следующую попытку. Безнадежная погода».

«К тому времени коммодор в Харвиче получил новую задачу, а так как адмиралтейство не хотело выпускать нас на бомбардировку без поддержки со стороны харвичских миноносцев, то дальнейшие попытки к выходу пока были отложены».

«10 мая погода обещала успех, но потом нашел туман».

11 мая ветер перешел к норд-осту. В 18.00 я вышел на *Тэрорс*, имея *Эребос* и *Сульт* на буксире, и с обычной флотилией моторных катеров и т. д.; в 22.15 прошел сетевое заграждение у Норт Гудвина; прибыл со всеми своими кораблями на огневую позицию и в 4.45 начал стрельбу. Для точного определения места своей позиции я приказал миноносцу *Лидъярд* (Lydiard) полным ходом итти от Норт Гудвина до позиций и выставить там буй; затем итти дальше, пока он не увидит места соединения зеебрюггского мола с берегом, и затем, вернувшись обратно к бую, проверить его место прокладками от Зеебрюгге и от Норд Гудвина.

Совершенно неожиданно для нас оказалось, что место позиции было гораздо точнее определено длинной прокладкой от Северного моря, чем короткой до зеебрюггского мола и обратно. Скорость миноносца на переменных глубинах и отмелях у берега менялась и сбила точность расчетов; для нас это был очередной опыт [1].

На обратном пути миноносца от брекватера в него была выпущена торпеда. Дымовая завеса оказала большую пользу. Береговая батарея Кноке стреляла хорошо по направлению, но по дальности все время давала ошибки. Точность направления ее стрельбы я приписывал черному дыму от кордита; он показывался из-за белой фосфорной дымовой завесы; чтобы избежать этого, в дальнейшем я приказал миноносцам ставить черную дымовую завесу вдоль всей белой. Снаряды ложились близко от обоих ворот. Стрельба была хорошей, но не подавала больших надежд на уничтожение обоих ворот без чрезмерного износа орудий. А они были нужны для выполнения важной задачи, намеченной на это лето. Стрельба была прекращена из-за того, что корректировочный самолет израсходовал весь запас горючего. У сменного самолета ока-

[1] Чем меньше глубина, тем больше падает скорость движения корабля, несмотря на сохранение того же числа оборотов машин. — *Прим. перев.*

залась неисправность в моторе, и он приземлился в Голландии. Корректировка с самолета была выполнена отлично. Машина пробыла в воздухе подряд 4 часа; горючего у нее осталось ровно столько, чтобы сесть в Дэнкерке.

Пока мы были заняты стрельбой, в воздухе происходил бой,— вернее, ряд боев. Нами была проработана система воздушных дозоров, главным образом с целью обеспечить корректирующий самолет; затем надо было отгонять неприятельских наблюдателей, которые могли с успехом корректировать стрельбу по нашим кораблям 305-*мм* батареи Кноке и 380-*мм* батареи Якобсен; наконец, надо было отгонять неприятельских бомбардировщиков, так как на большинстве наших кораблей зенитной артиллерии не было. В течение 4 часов наши истребители вели бой, в целом ряде случаев против значительно превосходящего противника. Однажды семь наших самолетов были атакованы соединением из пятнадцати неприятельских машин.

В тот же день я намеревался пройти дальше и обстрелять Остэнде, но мгла сделала невозможным даже приблизительное определение нашей позиции у этого порта. Возникло опасение первыми выстрелами повредить самый город; поэтому бомбардировка была отставлена.

Пытались выйти для обстрела Остэнде также и 13 мая 1917 г., но в 2.00 пришлось вернуться обратно.

В то время мне очень досаждали люди, писавшие мне письма, в которых, по сути говоря, они называли меня изменником. Это было результатом заметок плохо осведомленных газет. Вот что я ответил одной духовной особе, писавшей мне о своей точке зрения и о мнении своих друзей:

> «Очень признателен вам за письмо и за те побуждения, которые заставили вас писать.
>
> «Прошу извинения за то, что так долго не отвечал вам. Но поверьте, что я чрезвычайно загружен работой и у меня остается очень мало времени на писание легкомысленных и занимательных писем.
>
> «В период войн XVIII и начала XIX столетий я не сомневаюсь, что было в порядке вещей, если невежественная британская публика сжигала изображения адмиралов и генералов, иногда как раз в те моменты, когда они одерживали для своей страны победы.
>
> «Если бы ваши друзья решили подвергнуть меня шутовскому аутода-фэ, то я посоветовал бы им потщательнее выбрать день, так как в противном случае они рискуют оказаться в столь же смешном положении, как и их предшественники».

Затем последовал период неблагоприятных погод.

26 мая мы снова отправились к Остэнде и даже дошли до буя № 2, и все же пришлось вернуться. Ветер дул с берега, и ставить дымовую завесу было нельзя.

Будучи крайне утомленным, я отправился 1 июня в Истборн, на западную границу своего района, в надежде отдохнуть недельку. Однако через три дня, 4 июня, погода прояснилась, и в 23.00 я вышел с *Эребос* и *Тэрор*. Мимо Дэнкерка мы прошли обычным путем дозоров. Организация была та же, что и для обстрела Зеебрюгге. Операция была проведена успешно. Нам удалось разрушить пять из восьми главных портовых мастерских, но пловучий док,

к сожалению, избежал этой участи. Было также потоплено какое-то судно.

Способ стрельбы заключался в следующем: первый снаряд клали, примерно, в 1 800 *м* недолетом от восточной эстакады, затем, когда определялся результат, увеличивали дальность на 1 350 *м* и, если направление было правильным, переходили прямо на поражение цели. При этом способе вероятности мы избегали попаданий в город пристрелочными снарядами и позволяли наблюдателю на самолете точно определять место их падения в воду. В процессе стрельбы в любой момент, если встречалась необходимость, можно было снова произвести пристрелочный выстрел, но целесообразность этого была сомнительна, если нельзя было прокорректировать падение снаряда относительно действительной цели. Германские батареи отвечали, но благодаря нашей дымовой завесе попаданий не было; впрочем, несколько снарядов легло очень близко.

По приходе на наше якорное место мы заметили в северном направлении блеск орудийных выстрелов и пришли к заключению, что это харвичский коммодор Тэрвит ведет бой с германскими миноносцами. Тогда я отправил наши миноносцы, чтобы попытаться отрезать противника от Зеебрюгге. Однако, немцы ушли раньше, чем мы смогли их перехватить. В это утро мы приобрели хороший опыт. Примерно через полчаса после начала стрельбы мониторы неожиданно начали раскачиваться, что сильно мешало наводке. Причиной этого оказалась волна, которую развели час тому назад английские и германские миноносцы, ходившие полным ходом в расстоянии от нас около 15 миль. Эта волна, поднятая миноносцами, осталась у меня в памяти и была учтена при последующих операциях.

Воздушные наблюдатели донесли, что дымовая завеса противника очень эффективна. Скоро она совершенно закрыла цель от наблюдения. Наблюдатели определили, что батареи Тирпиц и Гинденбург стреляли по нас быстро следовавшими залпами, а новая батарея Якобсен из двух 381-*мм* орудий, установленных неделю назад, стреляла с перерывами.

На этот раз противник проявил очень слабую активность в воздухе; возможно, что причиной тому был прием, оказанный ему во время бомбардировки Зеебрюгге.

Мне очень хотелось вывести из строя пловучий док, и поэтому я внимательно следил за погодой. Вышли мы 19 июня в 22.00. Чтобы изменить путь, мы направились прямиком через старое минное заграждение. На случай присутствия в море неприятельских миноносцев и для обнаружения их наши миноносцы были пущены широким фронтом от Сэндэтти до Рюйтингена, а два были направлены между о-вами Клифт и Ратель. Однако, ветер начал дуть с берега, и в 2.00 мы повернули обратно.

До 15 июля обстановка не благоприятствовала проведению бомбардировки. Поэтому я решил восстановить прежнюю барражную линию у побережья. Это давало возможность иметь монитор в готовности для стрельбы в любое время дня. А кроме того, мне хо-

телось держать в своих руках весь этот водный район в целях производства большой высадки.

21 августа 1917 г. *Эребос* сделал несколько выстрелов по порту в Остэнде. С этого времени мониторам было дано приказание стрелять по этому объекту каждый раз, когда позволяют погода и ветер. Ежедневно три раза дозорный монитор доносил по специальному коду коммодору в Дэнкерк о шансах на успешную стрельбу. Если обстановка была благоприятной, моторные катера высылались для постановки дымовой завесы, а самолеты изготовлялись для воздушного наблюдения. Так проходил день за днем; временами не было никаких возможностей вести стрельбу; иногда получались положительные донесения, но часто период благоприятных условий бывал так непродолжителен, что организовать стрельбу не представлялось возможным.

15 сентября, наконец, появилась возможность произвести бомбардировку, но вышла из строя радиоустановка на корректировочном самолете. Передача его была настолько слаба, что *Тэрор* не мог ее принимать. Запасный самолет, находившийся вблизи корректировщика, принял его сигнал «Готов к наблюдению»; приняв затем несколько запросов *Тэрора* — «Готовы ли вы к наблюдению?» — он решил, что на мониторе неисправен приемник. Все это было очень неутешительно, но такие неудачи неизбежны. Если бы наблюдатель на запасном самолете немного пошевелил мозгами, то он мог бы спасти положение.

22 сентября *Тэрор* стрелял по Остэнде, добился трех попаданий в порт и повредил пловучий док; это было уже хорошо. В то же время наши летчики обратили в бегство три вылетевших навстречу неприятельских гидросамолета.

После этого немцы отказались от Остэнде как базы надводных военных кораблей. Там у них держались под прикрытием только одна-две подводных лодки, надводных же кораблей в гавани больше не наблюдалось. В пловучем доке находились миноносец и подводная лодка; их оттуда убрали. Ворота шлюза были повреждены, и в низкую воду бассейн обсыхал, обнажая затонувшее судно — результат наших предыдущих бомбардировок.

25 сентября для сопровождения на дозорные линии американского адмирала Мейо (Mayo) и его штаба в Дувр прибыли сэр Джон Джелико, адмирал сэр Генри Оливер и адмирал Филпотс. Для них это было необычное переживание. Через полчаса по выходе на миноносце *Брок* из Дэнкерка мы потеряли из виду берег. После часового перехода в открытом море показались *Тэрор* и миноносцы; моторные катера уже начали ставить свою дымовую завесу. Больше ничего не было видно, кроме небольшого монитора, светившего прожектором в качестве световой точки наводки в 5 милях. Когда *Тэрор* открыл огонь и начал выпускать через определенные промежутки времени одиночные снаряды, наши посетители могли подумать, что мы их дурачим. Через 5 минут после того, как Брок изменил курс на 3 румба, в 275 *м* от нас поднялся всплеск от снаряда с батареи Тирпиц; этот снаряд упал очень близко от того места, где мы должны были быть, если бы про-

должали итти прежним курсом. Я извинился перед американским начальником штаба, что не держался прежнего курса и не приблизился к месту падения снаряда. Ответ его был насыщен американским юмором:

«Не беспокойтесь, адмирал: к тому времени, когда мы дойдем до Нью-Йорка, этот снаряд упадет как раз у борта!»

Результат стрельбы *Тэрора* был весьма успешен: все исправленное немцами в порту снова было разрушено.

19 октября *Тэрор* был подорван торпедой и должен был направиться в док. На следующий день по Остэндс стрелял *Сульт*, который разрушил погреб с взрывчатыми веществами[1]. Одно германское судно было потоплено, а два повреждены. На этот раз неприятельская авиация начала очень нас беспокоить. Наши миноносцы были атакованы 17 самолетами и тремя миноносцами. Поэтому я организовал связь между мониторами и миноносцами, чтобы, в случае воздушного нападения на них, мониторы смогли бы обстрелять самолеты 381-*мм* шрапнелью.

28 октября *Эребос* был атакован моторным катером, управляемым по электрическим проводам, и противоминное утолщение его было сильно повреждено.

За недостатком объектов для обстрела наши бомбардировки пришли к концу. Доставляло большое удовлетворение сознавать, что мы начали с «азов», не имея способов точной стрельбы на дальние дистанции, и пришли к системе, которая давала нам возможность класть снаряды с феноменальной точностью именно туда, куда нам было нужно. Кроме того наши бомбардировки вынудили противника отказаться от использования гавани Остэнде и практически значительно ограничили использование Зеебрюгге как базы; суда были выведены оттуда в Брюгге — единственный порт, оставшийся в распоряжении противника. Чтобы закончить нашу работу бомбардировкой тамошних доков, я принял меры к установке на трех мониторах 457-*мм* орудий.

Корабли действовали отлично, и я уверен, что каждый служивший на них имел достаточное основание гордиться достигнутыми успехами.

---

[1] Вероятно это был погреб зенитной батареи, расположенный близ порта, в юго-восточной части.

Глава VII

НЕСРАВНЕННАЯ 6-я ФЛОТИЛИЯ МИНОНОСЦЕВ

После окончания войны прошло уже 14 лет, но и теперь, принимаясь за пересмотр главы, написанной о 6-й флотилии миноносцев в 1918 г., я испытываю радостное волнение. Само уже название «6-я флотилия» вызывает прилив воспоминаний о мало приятных, по существу, случаях и деталях: в штормовые ветры, в снег и туман, в жаркую погоду и при ярко сверкающем солнце, в длинные темные ночи, при лунном свете и во мгле флотилия всегда на ходу, всегда за работой. Я много требовал от экипажей,— может быть, даже слишком много,— но так было нужно. Они всегда были жизнерадостны, всегда готовы сделать еще больше. С момента начала военных действий и до конца 1916 г. Дуврский патруль не получил больше ни одного миноносца; только по временам из Харвича в Дэнкерк направлялась полдюжина хороших миноносцев в качестве резерва для поддержки дозоров у бельгийского побережья; однако, их не разрешалось привлекать к работе дозоров. И позвольте мне заявить, что если какой-нибудь миноносный офицер или кто постарше будет возражать против хвалебного названия «Несравненная», примененного к отдельной флотилии, то пусть он имеет снисхождение к чувствам адмирала, под командой которого во время мировой войны так отлично, так несравненно действовала эта флотилия.

Единственными соединениями в Дуврском патруле, укомплектованными кадровым составом, были 6-я флотилия, мониторы и подводные лодки, но и они имели значительную прослойку людей, прибывших на корабли только «для службы в военное время». Эти люди работали так хорошо, как только могли, но им нехватало выучки в корабельной службе, которая была у кадровой команды. Старые кадровики склонны были относиться к ним слишком критически. Их недостатки замечались больше, чем их заслуги; но у них была готовность учиться, они быстро приобретали опыт и делались столь же смелыми и выносливыми, как любой из кадровой команды. Следующая история иллюстрирует то вредное пренебрежение, которое временами проявлялось по отношению к ним со стороны кадровой команды. Во время столкновения двух миноносцев на одном из них был сильно придавлен человек и громко кричал. Командир не пострадавшего миноносца приказал своему

рулевому старшине, старому морскому волку, перебраться с носа на другой миноносец и, взяв оттуда пострадавшего, доставить его в командирскую каюту. Старшина вернулся со словами, что этого нельзя сделать, так как он весь залит кровью. «Не беспокойтесь об этом, потом мы все вымоем, — ответил командир, — отправляйтесь и скажите доктору, чтобы его доставили сюда». Старшина снова вернулся и доложил: «Я говорил доктору, сэр, но он мне сказал, что тот все равно умрет, возьмем мы его оттуда или нет; Вы напрасно о нем так беспокоитесь, сэр, ведь это один из прибывших только на военное время». Да, может быть и так, но это «только» означает, что этот человек, подобно многим другим, явился для того, чтобы отдать жизнь за свою родину.

Установившийся порядок для дуврских миноносцев заключался в том, что они 17 дней подряд находились под парами либо в море, либо в гавани; затем 3 дня уделялось на чистку котлов, а раз в четыре месяца они отправлялись на 20 дней в док для окраски подводной части и исправления дефектов. В течение 17 дней, если даже корабль стоял в гавани, весь личный состав находился на месте, в готовности к выходу в любой момент либо для усиления дозора, либо для преследования какой-нибудь подводной лодки, обнаруженной в Канале. В случае ее появления на нее выпускались все способные двигаться миноносцы; этим удавалось обеспечивать всю узкость от посягательств подводных лодок.

В свое время уверяли, что неприятельские подводные лодки не оперировали вблизи Дувра, чтобы заставить нас предполагать, что они тут не ходят. Все это ерунда! Но они отлично знали, что в тот момент, когда их обнаружат, им придется ложиться на дно и в тревоге слушать шум винтов их заклятых врагов — миноносцев — и испытывать крепость нервов при взрывах глубинных бомб. Наши суда часто представляли собой хорошую цель для атаки, однако они держались вблизи берега и хорошо охранялись. Нет! Дуврские воды отнюдь не были благоприятным местом для неприятельских подводных лодок. Неуязвимость наших судов обеспечивалась напряженной сверх всякой меры работой миноносцев 6-й флотилии. В своих действиях я руководствовался тем фактом, что мы вели войну. На войне приходится участвовать обычно только раз в жизни; поэтому каждый должен быть готов к тому, чтобы во время войны израсходовать свою энергию полностью.

В любой туманный день, с видимостью, скажем, не более 5 миль, противник мог обрушиться на наши транспорты, пересекающие Канал. Силы наши были слабы; но если бы это случилось, то каждый миноносец, не занятый чисткой котлов, должен был вступить с противником в бой и стремиться не допустить нападения на транспорты или нанести ему урон. Будь у нас миноносцев в три раза больше, я установил бы для них более легкий режим; но при имевшемся количестве это было невыполнимо.

Однажды миноносец, прибывший к нам с севера для подкрепления, пришвартовавшись к бую, наивно просил разрешения пре-

кратить пары. Эта просьба долгое время служила предмстом острот в 6-й флотилии.

Обычно миноносцы находились сутки в море и сутки в гавани. За время пребывания в море командиры почти неизменно были наверху. Обстановка была не та, что во время крейсерования или конвоирования в океане: с минуты на минуту можно было ожидать всякого казуса, а когда этот «казус» приключался, то терять время было нельзя. В гавани миноносцы должны были принимать нефть и затем стоять с прогретыми машинами; таким образом. исправлять можно было только мелкие машинные дефекты.

В темные периоды месяца, т. е. в первую и последнюю четверти луны, большая часть отдыхающего дивизиона на ночь становилась на якорь на рейде Даунс; исключение делалось только тогда, когда состояние погоды совершенно не допускало возможности неприятельских набегов. Эта стоянка отнюдь не доставляла радости; при сколько-нибудь сильном ветре любого направления, исключая сектора от WSW через N до NNE, волна заходила на якорное место, а так как стояли миноносцы обычно не по ветру, а по течению, то раскачивало их очень сильно. Ночной отдых в таких условиях был скорее номинальным. Находясь в Даунсе, командиры миноносцев обычно предпочитали спать в штурманских рубках. Я отговаривал их от этого, поскольку времени было достаточно, чтобы выбежать снизу до того момента, как машинам можно дать ход и сняться с бочки; однако, легко понять их точку зрения.

В итоге в этот период на долю командиров миноносцев из четырех ночей приходилась только одна вполне спокойная, а если повезет, то и один дневной отдых — также из четырех. Для переброски через Канал ответственных лиц использовались отдыхающие миноносцы. Может быть, теперь эти джентльмены поймут. почему требование предоставить им миноносец воспринималось без сердечной радости. Надо удивляться, как миноносцы выдерживали такую нагрузку, особенно учитывая, что миноносцы типа «племен» отработали уже по 10—12 лет, а 30-узловые вообще отслужили свое и собственно должны были итти на слом еще до войны. По сути говоря, к зиме 1917—1918 гг. 30-узловые миноносцы были едва годны для работы в Канале. Их механический состав и портовые инженеры заслужили большое уважение, так как почти не было случаев, чтобы эти миноносцы не могли выполнять своих обязанностей из-за неисправностей в механической части. Ни офицеры, ни команда никогда не болели. За это время ни один из командиров не вышел из строя; однако, когда приближалось время становиться на трехдневную чистку котлов, истощалась и их выносливость: по их истомленному виду можно было судить, что они очень нуждаются в отдыхе.

Расположение дозоров постоянно менялось; в военное время это должно быть основным принципом. Наблюдая с воздуха места дозоров, противник всегда сможет выбрать такие курсы, чтобы избежать соприкосновения с ними. Поэтому ночные дозоры никогда не выходили раньше наступления полной темноты, и, на случай обнаружения их подводными лодками места их менялись.

каждый безлунный период. Главным образом благодаря этим предосторожностям миноносцам *Брок* и *Суифт* удалось 20 апреля 1917 г. перехватить германские миноносцы, уходившие после набега, так как до тех пор я никогда не высылал дневных дозоров на путь отступления, которым по моим предположениям противник должен был воспользоваться ночью.

Нет никакого сомнения в том, что к началу войны у нас было слишком мало эскадренных миноносцев. Отчего так случилось? Была ли это преступная небрежность со стороны тех, кто должен заботиться о подготовке к войне? Не колеблясь, я должен сказать: нет! К этой нехватке привела невозможность предвидеть, какое направление примет война. Всегда предполагалось, что миноносцы нужны будут Гранд-Флиту, но никто не думал об оккупации бельгийского побережья и о последствиях этой оккупации. Если бы Германия не завладела на длительный срок этим побережьем, мы бы не испытывали недостатка в количестве миноносцев.

Надо еще иметь в виду, что добиться у существовавшего правительства одобрения годовой программы морского строительства стоило больших трудов. Каждое увеличение приходилось отстаивать, а достаточных оснований для удвоения числа миноносцев в мирное время мы не имели. Чтобы обеспечить наши потребности, пришлось бы увеличить строительную программу на 16 000 000 ф. ст. и соответственно увеличить численность личного состава. А это в свою очередь повлекло бы за собой и возрастание непроизводительных (unproductive) расходов на обучение, казармы, пенсии, питание и т. д. В настоящее время за наши нехватки легко винить прежнее руководство, но в довоенные дни было абсолютно невозможно добиться такого увеличения.

Затем, наши дуврские миноносцы типа «племен» в некоторых отношениях были слабее германских. Причиной направления их в Дувр являлся малый район плавания, затруднявший им работу совместно с Гранд-Флитом. В условиях Дувра этот момент не снижал их боевой ценности, но зато на шести лучших миноносцах этого типа было установлено только по два 102-*мм* орудия вместо трех, имевшихся на германских миноносцах; дальнобойность этих орудий также была значительно меньше, чем германских. Отчего так получилось? Да очень просто: эти миноносцы относились к программе строительства дредноутов 1905 г. Вместо обвинений надо благодарить лорда Фишера за то, что он настоял на постройке быстроходных и мореходных миноносцев с нефтяным отоплением. В то время они по силе вооружения были равны любому иностранному миноносцу; немцы же перешли на более мощное вооружение лишь 8 лет спустя. Дальнобойность наших орудий ограничивалась малым углом возвышения, который им можно было придать. Увеличение угла возвышения означало увеличение веса, а увеличение веса—это потеря скорости. В довоенное время господствовала идея, что миноносцы будут драться на коротких дистанциях. Никто никогда не предполагал, что эти легкие, сильно качающиеся корабли будут вести друг с другом бой на дистанциях свыше 10 000 *м*. Отсюда делали заключение, что нецелесообразно жертвовать скоростью ра-

ди дальнобойности орудий, использовать которую едва ли придется. Кто мог предвидеть, что в районе дозорных линий у бельгийского побережья неприятельские миноносцы будут держаться под прикрытием береговой батареи и обстреливать наши миноносцы с дистанции в 11 000 *м*? Это сочли бы за несуразность, так оно в действительности и было. Хотя мы в Дувре и страдали от недостаточной дальнобойности орудий наших миноносцев, тем не менее я считаю, что принятое в 1905 г. решение не жертвовать скоростью ради увеличения дальнобойности было разумным. В чем немцы проявили глубину тактической мысли, так это в установке на своих миноносцах значительного числа торпедных аппаратов.

Если бы была когда-нибудь написана история споров о значении торпеды, ведшихся разными школами, то получилась бы мрачная картина. За предпоследнее десятилетие прошлого века нами, молодыми торпедными офицерами, была проделана феноменальная работа, чтобы убедить более старое офицерство в ценности торпеды. Непререкаемым каноном морской мысли [1] являлась идея, что британскому флоту надо только найти противника, чтобы разбить его.

При каждой попытке доказать, что современное оружие обусловливает новую тактику и что с ним нельзя не считаться, приходилось выслушивать откровенное заявление, что правильная тактика заключается в том, чтобы, невзирая на торпеды и другие изобретения, итти прямо на врага. Эта старая теория ведения войны оказалась очень живучей. Это она ответственна за идею, что главной задачей наших миноносцев является бой с миноносцами противника. Если нам удастся пресечь неприятельские торпедные атаки, то наш флот будет иметь преимущество над противником; поэтому основной задачей наших миноносцев должны были быть не столько атаки на линейные корабли противника, сколько защита своих линейных кораблей.

Немцы, естественно, держались обратного мнения. Для них миноносец являлся средством для уравнения числа линейных кораблей, а отсюда и большая роль торпедных аппаратов. Исходя из того, что торпеда у них являлась основным и смертоносным оружием, а артиллерия предназначалась для второстепенного использования, превосходно была разработана ночная тактика миноносцев. Ночная артиллерийская стрельба, даже при наличии хорошего экранирования [2], слепит глаза. Когда глаз стремится схватить слабые, колеблющиеся тени, представляющиеся ему в ночной темноте, неожиданная вспышка света действует очень плохо. Во всех наших стычках немцы никогда не открывали сразу артиллерийского огня, а сперва использовали, подобно револьверам, свои торпед-

[1] Один заслуженный адмирал с репутацией хорошего стратега и тактика был приглашен на *Верной* (учебный корабль торпедной школы. — *Прим. перев.*) для обсуждения вопросов о торпедном оружии. После нескольких часов дебатов он высказал такое мнение: «Я не могу поверить в торпеду, не потеряв веры в линейный флот; а так как я не могу разувериться в линейных кораблях, то не могу поверить и в торпеду».

[2] Экранирование заключается в использовании щитов, прикрывающих дульное пламя от тех, кому по обязанностям службы надо сохранять остроту зрения.

ные аппараты с убийственным эффектом. Насколько мне известно, это единственная область тактики, где немцы имели преимущество перед нами. Надо им отдать должное, для боевых действий миноносцев они применили в корне новую тактику.

Как только я пришел к этому выводу, я просил адмиралтейство дать мне из его запаса несколько старых 356-*мм* торпедных аппаратов, и, как всегда, директор морской артиллерии (Director of Naval Ordnance) полностью удовлетворил мою просьбу. Дуврские портовые мастерские поставили на всех наших больших миноносцах по два неподвижных 356-*мм* торпедных аппарата, производить выстрел из которых можно было с мостика.

Скорость наших, сравнительно старых, миноносцев, была меньше, чем у противника. Самое большое, что могли дать миноносцы типа «племен», это 30 узлов. Один или два из них, если подводная часть была очищена, могли, может быть, выжать 31 узел. Германские миноносцы могли давать 33 узла. Это преимущество усиливалось еще тем, что на стороне немцев была инициатива. Противник мог выбрать для набега любую ночь, и непосредственно перед операцией поставить корабли в док и очистить подводную часть. В то же время наши миноносцы вынуждены были день и ночь держаться в море и встречаться с противником, имея обросшие днища. В результате мы никогда не могли догнать их во время погони, а следовательно, у нас не было шансов принудить их к бою.

Я уже указывал, что нехватка в миноносцах заставляла меня беречь эти слабые силы. Я поставил себе за правило, если только я мог этого избежать, никогда не подставлять свои миноносцы под удар превосходных сил противника. Основной принцип британского флота — сражаться, но не отступать. И необходимо настаивать на том, чтобы этот принцип всегда выполнялся, при условии, если силы противника более или менее соответствуют вашим, или — и это особенно важно — в тех случаях, когда ваши миноносцы действуют оборопительно. Поощрение отхода разлагает боевые части, и поэтому-то немцы и пришли к такому печальному концу. Система набегов на Дуврский пролив, заключавшаяся в быстрых ударах и поспешном отступлении (tip-and-run), совершенно деморализовала и офицеров и команды. Сознание, что их главной задачей было не атаковать и топить наши суда, а благополучно возвращаться в свои порты, приводило обычно к неудачам набегов. Это же положение распространялось и на дневные стычки: не раз превосходные силы противника вступали в бой с нашими миноносцами и отходили. В результате немцы теряли веру в самих себя. Германскую флотилию миноносцев, базировавшуюся на бельгийское побережье, никак нельзя было рассматривать как боевую силу. Постоянной моей заботой было не противопоставлять противнику наших миноносцев в меньшем количестве. Однако, в условиях обороны пролива это редко удавалось. Если один миноносец встречался в Канале с шестью, то его задачей было сражаться и сражаться до конца. Нет надобности говорить, что это было в духе наших офицеров и команд.

У бельгийского побережья они иногда были недовольны ограничивающими приказами, но в проливе, защищая наши дозоры и судоходство, они могли сражаться, сколько им было угодно; так они и делали. Разложения в рядах нашего личного состава не было.

Нередко случалось, что стоящим ночью в гавани миноносцам отдавалось приказание выйти на поддержку дозоров. Выполнялось это по одному из двух сигналов: по первому — миноносцы должны были выходить, по способности, к указанному месту самым полным ходом; по второму — выходить из гавани, собираться и следовать совместно. Если нападению подвергались торговые суда или невооруженный дозор, я отправлял миноносцы самым полным ходом, не думая о их взаимной поддержке, так как ночью один миноносец мог привести в замешательство несколько германских рейдеров. Во всех случаях он мог отвлечь атаку от невооруженных судов, а поддержка ему должна была прибыть последовательно, с короткими интервалами[1]. Если набег имел целью только артиллерийскую перестрелку, дело менялось: надо было сражаться с германским дивизионом, и тогда миноносцы отправлялись совместно. Конечно, в первом случае миноносцы могли быть утоплены поочередно, но на этот риск мы шли, чтобы поднять дух невооруженного дозора, который знал, что на помощь ему идут самым полным ходом.

В 1915 и 1916 гг. миноносцев было мало, и действовать им часто приходилось одиночным порядком; каждый раз, когда диспозиция дозоров менялась, я собирал командиров миноносцев, обсуждал с ними возможный ход событий, вероятный характер действий противника и основания для изменения диспозиции. Таким способом командиры миноносцев знакомились с моей точкой зрения и знали, как действовать, если обстановка изменялась коренным образом. Позже, когда миноносцев стало больше и они начали действовать дивизионами, я вызывал только командиров дивизионов. Эта система имела большую ценность. Я знал, что командиры будут стремиться к общей цели, сообразуясь с обстановкой. Кроме того, оказалось необходимым для информации вновь прибывающих в Дувр миноносцев изложить основные принципы их действий в письменном виде.

Одна из форм операций, которую я не любил больше других, заключалась в попытке отрезать германские миноносцы среди наших минных заграждений недалеко от голландского побережья[2]. В таких случаях мы располагали довольно неопределенными сведениями о выходе нескольких неприятельских кораблей: количество их было нам неизвестно. Мои миноносцы представляли исключительную ценность при обороне пролива. В случае потери одного из них заменить его было нечем, тогда как у противника миноносцев было много. Ночная стычка — это дело случая, и если она не превращается в преследование, то ее исход в значительной степени зависит от удачи. Если бы мои миноносцы оказались поврежденными, то приливным течением их могло отнести через наши мин-

[1] Численность в ночных условиях тактически имеет меньше значения, чем днем.

[2] См. карту дозоров, широта 51°30′ N, долгота 3°10′ Ost.

ные заграждения к Зеебрюгге, а спасение их там в дневное время было бы делом далеко не легким. Эта игра не стоила свеч. Недостаточное число миноносцев в Дувре делало нежелательным вступление наших кораблей в ночные бои с неизвестным по численности противником и вблизи его портов. После большой дискуссии с адмиралтейством было установлено, что Харвичский отряд является главной атакующей группой; однако, ему не разрешалось спускаться к югу дальше определенной линии иначе, как ведя бои с противником; в свою очередь и дуврским кораблям не разрешалось заходить севернее той же линии во избежание печальных инцидентов между своими же кораблями. Дуврский отряд должен был дополнять действия Харвичского, отрезая противника от Зеебрюгге; однако, если Харвичский отряд уже вел бой с противником, то Дуврский должен был держаться к западу от своих минных заграждений. Учитывая малое число наших миноносцев, их ежедневную загрузку и близость вероятного места боевого столкновения к Зеебрюгге, надо признать это решение мудрым. Учитывая недостаток в миноносцах, было бы неоправдываемым риском преднамеренно и не заручившись поддержкой домогаться ночных стычек с противником неизвестной силы и вблизи его портов. Я не сомневаюсь, что и офицеры и команды наших миноносцев были недовольны этими ограничениями, но адмирал должен использовать свои корабли наиболее выгодным для страны образом, хотя бы это лишало служащих под его командой возможности проявить свою доблесть.

До осени 1916 г. миноносцы противника не отваживались появляться в проливе ночью. Однако, мы каждую ночь принимали предохранительные меры, чтобы обеспечить наиболее жизненные центры. В случае нападения адмирал должен, конечно, находиться на корабле; исключение составляют мелкие операции, когда достаточно давать соответствующие указания по операции старшему начальнику на флотилии. Однако, в случае нападения противника на пролив флагману надо было находиться на берегу, в центре системы телефонной связи и в непосредственном контакте с сигнальной станцией. На таком большом пространстве и в условиях кратковременного набега бесполезно пытаться управлять действиями с корабля, но, даже находясь на корабле, адмирал, вероятно, был бы по крайней мере в 10 милях от места непосредственной атаки.

Было бы, пожалуй, полезным, если бы некоторые гражданские критики посидели в кабинете командующего в Дувре в беспросветно темную ночь, с погашенными огнями и открытыми окнами, ожидая звуков артиллерийской стрельбы или донесений о стрельбе из Дэнкерка или от каких-нибудь других станций в районе между Бичи Хэд и Норт Форленд. Из разговоров они убедились бы в недостаточном количестве миноносцев для обороны, а также получили бы сведения о всех тех пунктах, где мог появиться противник, и о точном местонахождении наших кораблей через каждые четверть часа. Они узнали бы о тех пунктах, которые адмирал должен был оборонять, и о тех, которые приходилось поневоле оставлять без защиты; они поняли бы, как трудно заставить противни-

ка принять бой и как хорошо адмирал знает, что если бы возможное случилось, то на следующий день в газетах поднялся бы вой, а в парламенте делались бы запросы относительно того, что́ делает адмирал в Дувре. Удовлетворительного ответа на такие запросы нельзя было дать, не раскрыв противнику недостаточности наших сил для обороны. Эти суетливые и плохо осведомленные посетители, может быть, при добром желании уяснили бы себе, что лучший способ помочь своей стране во время войны заключается не в невежественной критике при всяком непредусмотренном событии, а в предоставлении права критиковать и порицать ответственному начальнику. Они могли бы также узнать, что хотя адмирал и посмеивается и уверяет, что ему наплевать и на прессу и на парламент, но что перспектива запроса в парламенте на следующий день отнюдь не помогает ему нести тяжелое бремя ответственности, особенно потому, что, как он знал, эти запросы подрывают перед нацией его репутацию и, конечно, не содействуют росту доверия к нему со стороны тех его офицеров и команд, которые не были знакомы с подлинной обстановкой работы дозорных миноносцев. Только адмиралу были известны все карты и только он один знал слабость своих средств.

26 октября 1916 г. от нашей воздушной разведки было получено донесение, что в Остэнде замечено усиленное движение поездов и барж. В каналах наблюдались вооруженные баржи, а в гавани новые миноносцы. Увеличение числа миноносцев в Остэнде, в связи с обнаружением вооруженных барж на каналах и ненормальным оживлением на железной дороге, заставило меня предполагать возможность наступления, и притом не на пункты в Канале, а на участок бельгийского побережья, занятый союзниками. Еще до того в Остэнде были направлены германские миноносцы, которые попытались ранним утром напасть на наш дозор и прогнать наши корабли с дозора. Эта попытка им не удалась. В предыдущих случаях присутствие их, повидимому, объяснялось задачами конвоирования. Кроме того, я совершенно прекратил ночные перевозки войск, что, как я предполагал, противнику было достоверно известно; очевидно, что их проникновение в пролив не могло привести ни к каким существенным результатам военного порядка.

Даунс, однако, всегда был нашим слабым местом. Поэтому я считал, что в ночь с 26 на 27 октября требовали особого обеспечения два пункта: бельгийское побережье и Даунс.

В моем распоряжении находились: один дивизион из восьми миноносцев, присланный из Харвича для действий в районе барража у бельгийского побережья, шесть миноносцев типа «племен», из них три с 102-*мм* орудиями и три — с 76-*мм* орудиями, восемь 30-узловых миноносцев, четыре сторожевых судна типа «Р» и два малых миноносца. Расположил я их в следующем порядке: один полудивизион харвичских миноносцев — на рейде Даунс; второй харвичский полудивизион и четыре 30-узловых миноносца — в Дэнкерке; один монитор и французский миноносец — у Ля Пании для прикрытия берега к востоку; миноносцы типа «племен» (за

исключением *Зулу*, находившегося в дозоре у Бичи Хэд) — в Дувре, под парами и в 10-минутной готовности.

Миноносцы типа «племен» с 30-узловыми миноносцами и дозорными судами несли свою дозорную службу и сопровождали суда в проливе. За последнее время, когда к западу были обнаружены подводные лодки, я был вынужден усилить дозоры, охранявшие судоходство в дневное время, и удвоить число конвоиров; таким образом, все миноносцы типа «племен» ежедневно были на работе, а ночью отдыхали в Дувре.

По ночной диспозиции дозора 30-узловой миноносец *Флёрт* находился в восточной части Канала при дрифтерах и должен был помогать им в случае, если бы подводная лодка была замечена или попала в якорные сети. Я не пытался обеспечить пролив от набега противника, да и невозможно было его обеспечить с наличными силами, если предоставлять офицерам и командам необходимый сон и отдых. Чтобы прикрыть 20-мильную линию подхода и превосходить противника в любой точке, где он мог появиться, надо было иметь сил гораздо больше, чем те, которые противник мог бросить в операцию. Очевидно, что этих сил у нас не было.

Четыре дивизиона дрифтеров несли дозор у линии сетевых заграждений между Гудвинами и буем Рюйтинген. В роли радиостанций при них находились яхта *Омбра* и траулер *Х. Э. Струд.*

Всегда очень трудно воспроизвести все действительные события ночной атаки, но насколько можно судить, противник выслал два дивизиона миноносцев, по шесть в каждом. Они обошли восточную оконечность сетевого барража, который тогда доходил только до Рюйтингена, и разделились: одна часть направилась к Гри-Нэ, а другая к Дувру. Последняя группа была обнаружена миноносцем *Флёрт*, который сначала принял их в темноте за свои миноносцы, возвращавшиеся из Дэнкерка в Дувр. Он не сообразил, что подобного характера передвижения миноносцев в районе дозорных линий Канала редко имели место, а если и бывали, то в таких случаях дозоры всегда предупреждались.

Затем *Флёрт* услышал орудийные выстрелы и пошел в направлении блеска выстрелов. В Дувре стрельба также была услышана; я приказал отдыхавшим миноносцам типа «племен» выходить, миноносцам на рейде Даунс сняться с якоря и быть в готовности к отражению атаки на торговые суда, а также предупредил коммодора в Дэнкерке. Однако, дэнкеркского дивизиона я не трогал до тех пор, пока не убедился, что целью нападения является не французское побережье и что действия противника в Канале были не простой диверсией.

Флёрт скоро заметил плававших в воде людей и остановился, чтобы подобрать их, освещая это место прожектором. Старший помощник и с ним несколько человек отправились на шлюпке подбирать находившихся в воде и выяснил, что это была часть экипажа с дрифтера. Прожектор выдал место *Флёрта*, и он немедленно был атакован и потоплен двумя неприятельскими миноносцами. За исключением находившихся в шлюпке и подбиравших команду

дрифтера, не спаслось ни одной души, и, как это ни странно, ни одного обломка от погибшего миноносца не было найдено.

Неприятельские миноносцы потопили шесть дрифтеров и повредили три других и один траулер. Было убито 45 офицеров и матросов, 4 получили ранения, а 1 офицер и 9 матросов попали в плен. Миноносцы типа «племен» Дувра, среди которых находились *Амазон и Нъюбиэн,* не заставили себя долго ждать, и германские миноносцы удалились. В то же время другой дивизион противника прошел к Гри-Нэ и вышел на транспортный фарватер Фолкстон — Булонь, где потопил артиллерийским огнем шедший порожняком транспорт *Куин (Queen),* предварительно забрав его документы.

Так как на французском побережьи все было спокойно, то я приказал Дэнкерскому дивизиону миноносцев итти в Канал и пытаться отрезать противника. Но до места боя им надо было итти около часа, поэтому они опоздали.

Миноносец *Амазон* был сильно поврежден артиллерийским огнем, а у *Нъюбиэна* взрывом торпеды почти оторвало носовую часть. Трудно сказать более или менее точно, какие повреждения получил противник. На основании полученных донесений я первоначально предполагал, что два миноносца взорвались, проходя через сетевые заграждения, так как время взрывов, о которых доносили, значительно разнилось от времени взрыва торпеды, попавшей в *Нъюбиэн;* невероятным казалось также, чтобы орудийные выстрелы могли быть приняты за подводные взрывы. Однако, доказательств, подтверждающих это предположение, впоследствии получено не было. Я очень сожалел о гибели отважных экипажей дрифтеров.

Потерю транспорта *Куин* надо считать большой неудачей. Этот транспорт легко можно было спасти, если бы все донесения его экипажа не подтверждали, что он «*уже потоплен*» артиллерийским огнем. На самом же деле, его дрейфовало по меньшей мере 3 часа, и затонул он только у Саут Гудвина. Известным утешением служил тот факт, что возможность подобных ночных набегов была предусмотрена и что я отменил все ночные перевозки войск. Если бы эти перевозки продолжались, могла бы получиться крупная катастрофа.

Главный удар пришелся на дрифтеры. Это были невооруженные суда, которые сами защищаться, конечно, не могли. Надо было ожидать, что после этого случая экипажи дрифтеров будут бояться нести ночные дозоры; однако, они продолжали ко всему относиться спокойно. Когда кто-то сказал, что дрифтеры недолюбливают ночной охраны сетей, то капитаны этих судов явились все вместе к своему начальнику и заявили, что это не соответствует действительности и что если я потребую, то они готовы ставить свои сети и охранять их ночью хоть у самого Зеебрюгге. Это свидетельствует об их большом мужестве, так как между несением дозора на корабле, который может сам должным образом ответить на нападение, и на дрифтере, вооруженном одной винтовкой с несколькими патронами, разница большая.

Под влиянием этого набега численность миноносцев в Дувре была увеличена; нам придали несколько миноносцев типа *Финикс*, а соответствующее число харвичских миноносцев было отозвано.

Ньюбиэн был взят на буксир и доведен почти до восточного входа в Дувр; но в этот момент сильно задуло с зюйд-веста, буксир, к несчастью, оборвался, и миноносец выбросило на меловой риф, выдающийся от Саут Форленда. Носовая его часть здесь и осталась, а его самого в высокую воду прибило к самым скалам. В этом положении он перенес два шторма, но тем не менее его удалось привести в Дувр. Незадолго до этого, при взрыве на мине, у миноносца *Зулу* оторвало корму. Носовую часть *Зулу* соединили с кормовой частью *Ньюбиэна*, и получился полноценный миноносец, названный *Зубиэн*.

Следующий набег имел место 23 ноября. Шесть неприятельских миноносцев были обнаружены недалеко от Даунса, а в 22.45 германская флотилия пыталась проникнуть туда через южный вход. Миноносцы, вооруженные каждый тремя 102-*мм* орудиями, открыли огонь по ночному дозору рэмсгейтских дрифтеров, имевших каждый только по одной 57-*мм* пушке[1]. Дрифтеры начали отвечать, и миноносцы удалились. Дрифтер *Эксептэбл* получил попадание.

Несмотря на свое ничтожное вооружение, дрифтеры, как правило, не смущались вступать в бой с миноносцами. Противник так поспешно уходил от крошечных дрифтеров, что наши миноносцы не могли даже притти во-время в назначенное место, чтобы его отрезать. Выпущенное тогда германское официальное извещение заслуживает того, чтобы привести из него цитату:

> «В ночь с 23 на 24 ноября часть наших морских сил произвела разведывательную операцию в районе устья Темзы и Даунса. За исключением дозорного судна, которое было потоплено, неприятельских морских сил обнаружено не было. Укрепленная база в Рэмсгейте была обстреляна германской артиллерией. Так как английский флот не показывался, то наш флот направился в свою базу, куда благополучно и прибыл».

Рэмсгейт не обстреливался; ни одного судна потоплено не было; шесть больших миноносцев удрали от шести маленьких рыболовных судов, иначе наши миноносцы, появления которых они ежеминутно ожидали, настигли бы их!

Следующее похождение германских миноносцев имело место 1 марта 1917 г. На этот раз миноносец *Леврок* получил попадание торпедой, которая не взорвалась. Второй дивизион неприятельских миноносцев атаковал Бродстэрс.

Атака на Бродстэрс была серьезной угрозой для торговых судов, стоявших поблизости на якоре, и поэтому я внес предложение о дальнейшем усилении обороны Даунса.

23 марта был третий набег на дозорную линию близ Калэ; а около 2 часов спустя противник в течение нескольких минут обстреливал Рэмсгейт.

---

[1] 57-*мм* пушки были поставлены на рэмсгейтских дрифтерах, главным образом, как средство для регулирования торгового судоходства.

Следующее нападение имело место 17 апреля. Первое указание на это мы получили в 22.50, когда торпедой был потоплен миноносец *Пэрегон (Paragon)*. Показания спасенных говорят, что:

«а) *Пэрегон* получил удар торпеды в тот момент, когда показывал опознательные;

б) противник сделал несколько выстрелов;

в) *Пэрегон* отвечал на огонь и выпустил торпеду;

г) *Пэрегон* затонул в 8 или 9 минут.

«Миноносец *Лефори* (*Laforey*) прибыл на это место спустя 10 минут и включил прожектор, чтобы подобрать людей. *Льюэлин* (*Llewellyn*) прибыл вскоре за ним и также включил прожектор.

«Около 23.15 *Льюэлин* был потоплен торпедой, выпущенной, повидимому, теми же самыми миноносцами.

«В 22.15 *Льюэлин* доносил о сильной стрельбе в направлении Калэ. Из Калэ донесли, что стрельба окончилась в 23.00. В 23.13 *Лефори* доносил, что он подбирает уцелевших людей. Всем резервным миноносцам в Дувре было приказано выходить.

«В 23.22 было получено донесение от *Лефори*, что *Льюэлин* и *Пэрегон* потоплены торпедами и что он подбирает из воды уцелевших. В 23.40 в донесении можно было прочесть: «Потоплены подводной лодкой». Из этого можно было сделать предположение, что за нашими дозорными миноносцами охотится подводная лодка.

«Поэтому в 23.40 я задержал миноносцы, вышедшие из Дувра, и приказал им вернуться, а вместо них отправил дозорные суда *Р-21* и *Р-11* для охоты за подводной лодкой в восточной части дозорной линии. В 23.50 дозорным миноносцам было приказано отойти на 5 миль к западу от обычной линии дозора и держаться на больших скоростях. Только в 0.20 я получил сведения, что *Льюэлин* не утонул и что на нем и на *Лефори* только двое спасенных с погибшего *Пэрегона*. Поэтому в 0.30 я отправил на поиски оставшихся в живых шесть моторных катеров. Было запрошено место *Льюэлина* и на помощь ему выслан буксир.

«В 1.07 мне донесли, что спасенные с *Пэрегона* видели неприятельские миноносцы.

«Это совсем меняло обстановку. Я немедленно отменил движение дозорных кораблей к линии барража, так как, будучи очень хороши для охоты за подводными лодками, они были совершенно непригодны для борьбы с миноносцами. *Р-11* был направлен в помощь миноносцу *Лаэртиз* (*Laertes*), сопровождавшему *Льюэлин*, а остальным дозорным кораблям приказано было вернуться в гавань. В то же время для усиления дозорных миноносцев были посланы *Мингс* (*Myngs*) и *Ларк* (*Lark*)[1] *Льюэлин* прибыл в Дувр в 4.30.

«Между тем в 0.44 сигнальная станция Ледеркотс донесла о сильной стрельбе в северо-восточном направлении, а Рэмсгейт — в восточном направлении. В 0.47 миноносец № 24 донес, что неприятельские миноносцы обстреливают Маргейт. В 0.41 крейсер *Кентербери* донес, что он следует с миноносцами из Даунса.

«Было очевидно, что три-четыре неприятельских миноносца с норд-оста подошли к Норт Форленду, прошли вблизи парохода *Грейпойнт* и потопили его торпедой[2]; затем повернули на вест и обстреляли наши дрифтеры и в Рэмсгейте снова легли на норд-ост, снова прошли вплотную около *Грейпойнт* и ушли в направлении на норд-ост.

«Разрушения на берегу были невелики; были попадания в три дома, но никого не убило. В дрифтер *Пэремаунт* попало несколько снарядов, и, к сожалению, были тяжело ранены шкипер и два человека команды. Пароход *Грейпойнт* оказался на якоре в Норт Даунсе слу-

[1] Это блестящий пример того, как искажение донесения при передаче может привести к неправильной диспозиции.

[2] *Грейпойнт* был единственным торговым судном, потопленным или подвергшимся обстрелу во время набегов на Канал и Даунс.

чайно. Он шел в Темзу, но случилась поломка в машине, и, не имея возможности следовать дальше, он стал на якорь».

В своем донесении адмиралтейству я писал:

«Бороться с набегами в районе Дуврского патруля весьма трудное дело. Для ясности обстановка может быть изложена в следующем виде:

а) В отношении атак на барраж.

«Противнику надо только вести тщательное наблюдение, приближаясь к проливу в течение одного часа в определенную ночь, выпустить торпеду в любую цель, которую он увидит, и затем уходить. Наши же суда должны вести наблюдение в течение целой ночи, ежесуточно; и, замечая какое-нибудь судно, мы никогда не можем быть совершенно уверены в том — наше оно или неприятельское. В силу физических причин наше наблюдение неизбежно слабее, чем со стороны противника.

«Противник имеет возможность по своему желанию менять время атаки и выбирать для нее любую ночь. Он может предрешить, будет ли то короткий удар или более или менее продолжительная операция. Диспозицию моих миноносцев придется изменять в зависимости от того, какую форму атаки изберет противник.

«Я должен защищать всю ширину пролива, противник может атаковать в одной точке.

«Я должен давать отдых экипажам своих миноносцев; поэтому на ходу может находиться только часть их; противник может отдыхать каждую ночь, за исключением одной, избранной для атаки, и может поэтому атаковать в большом количестве. Каждую ночь мы должны ожидать не только миноносцев, но следить и за подводными лодками и за другими кораблями, которые попытались бы проникнуть в пролив.

б) В отношении нападений на побережье

«Противник может выбирать и время и место для атаки побережья. Моя главная задача — прикрывать и защищать торговые суда в Даунсе. Противник может атаковать и с севера и с юга или при известном состоянии прилива пересечь Гудвины, или обстреливать паи проходы с восточной стороны Гудвин Сэндс. Поэтому я должен держать свои корабли вблизи торговых судов, чтобы быть в состоянии отразить любую форму атаки. После дневной работы мои корабли, с позволения сказать, отдыхают; поэтому их надо ставить на якорь.

«Набеги на побережье сравнительно безвредны, поэтому главное внимание должно быть уделено защите торговых судов, являющихся важнейшим из всех возможных объектов.

«Вопрос затрудняется еще тем, что при системе коротких ударов все идет к выгоде противника. Однако, я очень надеюсь, что мы еще дадим ему хороший урок, и серьезный удар, несомненно, сделает его менее ретивым в этих набегах».

Последняя фраза оказалась пророческой. При следующем набеге 20—21 апреля, последнем, который противник предпринял за период моего командования, его миноносцам пришлось встретиться с большими лидерами — *Суифт* и *Брок*.

Трудно разобраться в событиях этого набега на Канал в ночь с 20 на 21 апреля. Исходя из общего обзора всех событий, я думаю, что в набеге принимал участие один дивизион в составе шести неприятельских миноносцев. Два из них направились к Калэ, а четыре к маячному судну у места гибели *Малоджи*[1]. Стрельба у Калэ началась около 23.10 и продолжалась 7—8 минут. Стрельба у *Малоджи* началась в 23.30 и продолжалась почти столько же. Был об-

[1] Расстояние между этими двумя пунктами равно 20 милям.

стрелян и получил попадания траулер *Сабрёр (Sabreur);* один человек был ранен. Довольно много снарядов было выпущено вслепую по побережью графства Кент. От места *Маложжи* миноносцы пошли курсом NOtO к бую № 3-а, в то время как *Суифт* и *Брок* находились на восточной оконечности своей линии; после этого противник прошел на SW и опять разошелся с нашими миноносцами. Вероятно в 0.45 у буя № 3-а он встретился и соединился со своими миноносцами, действовавшими у Калэ.

В 0.50, возвращаясь домой, они шли курсом, примерно, OSO и на западной оконечности линии дозора сошлись вплотную с *Суифтом* и *Броком;* встреча произошла левыми бортами и почти на контркурсах. *Суифт* положил лево-на-борт и дал самый полный ход; *Брок* сделал то же самое. *Суифт,* промахнувшись при попытке таранить, из-за того что командир был ослеплен блеском выстрела из носового орудия, проскочил или через германскую линию или позади нее. Он выпустил торпеду, которая попала, вероятно, в правую раковину *G-85. Брок* также выпустил торпеду по *G-85;* попала ли его торпеда или взорвалась торпеда *Суифта*—трудно сказать. После этого *Брок* таранил *G-42. Суифт* последовал за отступающими миноносцами противника, но не причинил ни одному из них таких повреждений, которые вызвали бы потерю скорости. *Брок* попал под огонь другого миноносца и довольно сильно пострадал от его снарядов. Командир *Брока* утверждал, что он попал торпедой и в этот миноносец. После этого машины *Брока* перестали действовать.

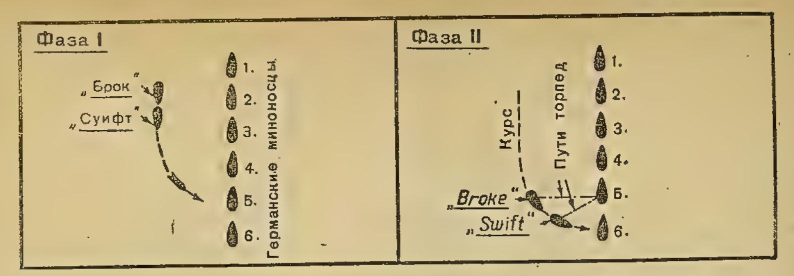
Командиры обоих лидеров применили правильную тактику, используя или пытаясь использовать таран и торпеду. Трудность этого маневра в темную ночь, когда глаза ослепляются блеском выстрелов, очень велика, тем более что таранящий может оказаться сам потараненным.

Это дело, с точки зрения защиты Дуврского пролива, дает ряд интересных моментов. Удастся или не удастся нашим дозорам перехватить противника—было в значительной мере делом случая. Если бы дозорам не удалось этого сделать, то 10-минутная бомбардировка Калэ или Дувра вызвала бы вопли широкой публики, которая не стала бы разбираться в размерах причиненных разрушений или в том, в какой степени удалось обеспечить сохранение наших существенных интересов в Дуврской зоне.

Изменяя с наступлением темноты диспозицию наших дозоров, нам удалось держать противника в неведении о существовании западной дозорной группы.

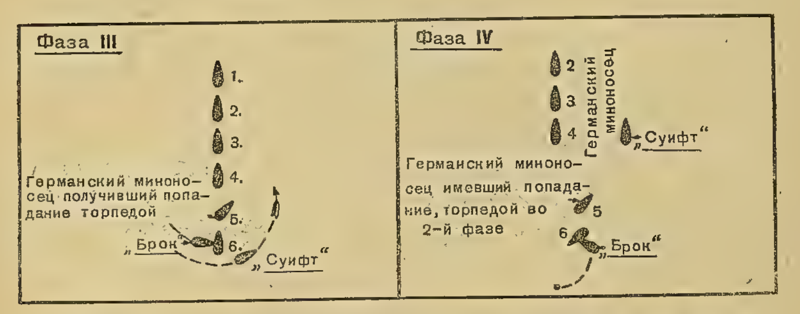
Германцы использовали свои миноносцы для незначительных операций с целью кормить несведущую публику приправленными неточными сообщениями о бесцельных предприятиях, поэтому они избрали плохую тактику. В основном тактика мелких налетов заключается в том, чтобы удрать и не попасться. Их корабли приучались не столько сражаться, сколько удирать; вот почему шесть германских миноносцев уходили от двух наших.

Интересно проследить, что случилось с *Броком* после его столкновения с германским миноносцем. Схема 5 показывает, что *Суифт* и *Брок* шли в строю кильватера и когда заметили по левому



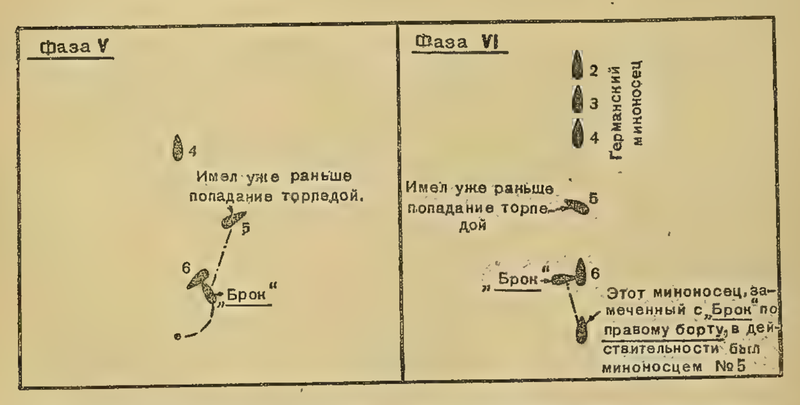
Фаза I. *Брок* и *Суифт* замечают миноносцы противника и изменяют курс.

Фаза II. *Брок* и *Суифт* выпускают торпеды в ближайший миноносец и наблюдают попадание. *Суифт* открывает огонь из 152-*мм* орудия.



Фаза III. *Суифт* проходит позади германской линии. *Брок* таранит последний миноносец.

Фаза IV. Скорость *Брок* при таранении заставила его вместе с германским миноносцем развернуться влево на 12 румбов.



Фаза V. *Брок* видит неприятельский миноносец по правому борту и выпускает торпеду. Доносит, что он попал торпедой в концевой миноносец, не учитывая, что его развернуло на 12 румбов; представляет себе обстановку так, как показано в фазе VI.

Фаза VI. Как *Брок* неправильно представлял себе обстановку.

Схема 5. Схема боя лидеров *Суифт* и *Брок*.

борту германский дивизион, шедший контркурсом, *Суифт* сразу свернул влево, *Брок* последовал за ним, оба выпустили торпеды по *G-85;* одна из них попала. *Суифт* выстрелил из 152-*мм* пушки, установленной на полубаке, и в результате командир и все находившиеся на мостике были ослеплены. Потеряв на несколько секунд противника из виду, *Суифт* проскочил за кормой *G-42,* шедшего концевым. Увидев его вслед за тем по левому борту, он повернул влево и вышел на правую раковину германским миноносцам; продолжая за ними гнаться, он вел беглый огонь; получив большую пробоину в носу, он принял много воды, и скорость его начала безнадежно падать. В то же время *Брок,* выпустив торпеду, увидел *G-42* справа по носу, положил лево[1]-руля и таранил его позади последней трубы. В результате 30-узловой скорости *G-42* и почти такой же скорости *Брока* оба корабля, сцепившись после удара, начали быстро разворачиваться влево, вероятно почти на 16 румбов. Этого не учли офицеры *Брока,* поглощенные боем с противником.

Но затем командир *Брока* увидел миноносец по *правому* борту. Это был *G-85,* уже получивший торпеду. Не учтя, что *Брок* развернулся почти на 16 румбов влево, и решив, что это другой миноносец, следовавший за тем, который был таранен, он выпустил вторую торпеду и вторично попал в *G-85.*

Это привело к тому, что командир *Брока* донес о потоплении трех миноносцев: одного — атакованного торпедой с левого борта; второго — протараненного и третьего — атакованного торпедой с правого борта. В действительности же он выпустил торпеды и с левого и с правого борта по одному и тому же миноносцу.

Внимание теперь было направлено на захват протараненного миноносца и пленных. Освободившись от *G-42,* который вскоре затонул, *Брок* приблизился к *G-85;* на полубаке последнего несколько человек кричало: «*Kamarad!*» Однако, его кормовая 102-*мм* пушка все еще продолжала стрелять по *Броку.* Третья торпеда потопила его.

Этот момент сдачи ночью весьма интересен. В светлое время суток официальным сигналом о сдаче служит спуск флага, и это является обязательным приказом для экипажа. Сдающиеся индивидуально совершенно не учитываются, пока флаг не спущен. В ночное время официального сигнала о сдаче нет; отдельные крики о сдаче не могут быть приняты за официальные, пока старший начальник не заявит, что он сдается. Крики «Kamarad» с бака миноносца не являлись актом вероломства, скорее это была сдача отдельных лиц. Кормовая часть — шканцы — не сдавались, и *G-85* пошел ко дну, продолжая доблестно отстреливаться из своей кормовой 102-*мм* пушки. И *Суифт* и *Брок* получили серьезные повреждения; однако, потери в личном составе оказались не так велики, как того можно было ожидать.

В опубликованном сообщении я отметил, что «к счастью» нам удалось спасти многих немцев. Совершенно невероятно, как это сло-

[1] Именно «лево», ввиду скорости неприятельского миноносца.

во «к счастью», подчеркнутое стараниями ряда определенных газет, сразу было подхвачено публикой по всей Англии; на меня посыпались ругательные письма — и с подписями и анонимные. Женщины проявили особую мстительность, граничащую с жестокостью. Интересно отметить, что в результате потопления подводной лодки парохода *Лузитания (Lusitania)* поголовно все отказывались признавать доблесть противника, проявленную им в бою между миноносцами.

Составляя газетную заметку, слово «к счастью» я вставил умышленно, и я рад, что так сделал, несмотря на все причиненные мне впоследствии неприятности. Мне хотелось выразить одобрение своему личному составу за то, что он сражался честно, как подобает джентльменам, так, как всегда сражался флот, и что после боя он, согласно старым морским традициям, постарался спасти столько врагов, сколько представлялось возможным [1]. Наклонность к жестокости заслуживает порицания, а тенденции в этом направлении до некоторой степени стимулировались периодической печатью. Дуврский патруль не нуждался в подобных напоминаниях, которые могли бы даже рассматриваться им как оскорбление. Но и помимо того, чем больше пленных нам удалось бы забрать, тем больше было возможности получить сведения и проверить информацию, полученную из разных источников. Много ценного нам удалось получить именно от спасенных. Я повторяю, что, подобрав много немцев, мы были «счастливы» в обоих отношениях.

Подлила еще масла в огонь посылка мною венка на могилу германского офицера, похороненного в Дувре. На ленте этого венка была надпись: «Храброму врагу», а некоторые газеты напечатали: «Храброму и доблестному врагу». Основанием для этого поступка, отнюдь не являвшегося обыденным, послужил следующий факт. За несколько месяцев до этого один наш дуврский летчик, храбрый юноша, был убит над Остэнде. Вскоре после этого германский аэроплан сбросил над аэродромом в Дэнкерке пакет, содержавший несколько мелочей, найденных на убитом, кусок ленты с венка, возложенного на его могилу, и две фотографии его похорон и могилы,— с просьбой переслать все это его родным. Это был благородный жест. Тогда же я решил, что на могилу следующего германского офицера, который будет похоронен в пределах подчиненного мне района, будет также возложен венок. Этим надо было показать, что в отдании почестей мертвым мы не отстаем от немцев.

Основными принципами, которыми я руководствовался в оставшийся период 1917 г. при организации дозоров в Канале в темное время, были следующие:

— миноносцы должны были нести дозор соединениями по четыре корабля; лидеры соединялись по два-три; соединения эти должны были патрулировать с таким расчетом, чтобы быть в состоянии в возможно кратчайший срок подойти к тем пунктам,

[1] Я не люблю ссылаться в 1917 г. на действия Нельсона, относящиеся к 1798 г. Но в отношении военно-морской этики его примеры ценны. Во время боя у Нила, когда французский корабль *Ориан* (Orient) загорелся, главной заботой Нельсона было послать шлюпки, чтобы спасти экипаж.

через которые немцы обычно следовали, направляясь для молниеносных бомбардировок;

— с оконечности каждой линии, по которой ходили дозорные миноносцы, должны были быть видны навигационные огни для возможно частой проверки положения миноносцев;

— повороты в конце каждой линии должны были производиться в определенное время, так чтобы, взглянув на часы, я мог в любой момент знать место каждого дозора;

— в тех случаях, когда линии отдельных дозоров сходились довольно близко, время поворотов должно было назначаться с таким расчетом, чтобы два дозора одновременно находились или на восточных или на западных оконечностях этих линий; таким образом, исключалась возможность случайного сближения дозоров в ночное время. Следовательно, наблюдение осуществлялось наиболее экономным способом, и свои дозоры не могли оказаться один на виду у другого.

Каждый дозор имел приказание атаковать, стрелять торпедами и топить любой миноносец, который появится в поле его зрения, не колеблясь и не теряя времени на опознательные; это—весьма существенное обстоятельство, важное значение которого подтвердилось в нескольких случаях. Если бы мой преемник сохранил эту систему и в 1918 г., то германские миноносцы, направлявшиеся для нападения на вертикальное минное заграждение, безусловно были бы настигнуты нами; нет никакого сомнения, что суда, виденные в эту ночь нашими миноносцами, принадлежали противнику.

27 апреля Рэмсгейт был обстрелян неприятельскими миноносцами. К несчастью, два гражданских лица были убиты и трое ранены. После этого монитор *Маршал Ней*, который был напостоянную установлен в Даунсе, 152-*мм* батареи, незадолго до этого возведенные у Форнеса и Норт Форленда, и сети, поставленные у Норт Гудвина, приостановили дальнейшие набеги в 1917 г.

Половина миноносцев типа «племен» в течение 1915—1917 гг. была подорвана минами и торпедами. Первым попал на мину у Зеебрюгге в апреле 1915 г. *Маори*, который и затонул.

Следующим подорвался миноносец *Мохоук (Mohawk)*; он взорвался на первом же заграждении, поставленном в Канале неприятельскими подводными лодками. Ранним утром, патрулируя у северо-западной оконечности сетевого района, он заметил рядом с собой несколько мин; положили руля, чтобы отойти от них, но сильным приливным течением миноносец навалило на мины. Его отбуксировали в Дувр, причем верхняя палуба у него была почти вровень с водой.

Викинг попал на мину в известном нам опасном районе, недалеко от Булони. Вместо того чтобы точно отметить на карте этот опасный район окружностью, карандашом была просто сделана надпись: «Мины». Этот случай доказывает, что все приказания надо выполнять с предельной тщательностью. Здесь, как это часто бывает, привычка к опасности породила беспечность.

Интересным моментом в этом случае было то, что кормовая нефтяная систерна загорелась и над ней поднялся громадный столб дыма; казалось, что весь миноносец будет уничтожен пожаром,—однако, когда миноносец был взят на буксир, пожар автоматически прекратился. Оказалось, что горела нефть, скопившаяся в обломках корпуса и все время пополнявшаяся из поврежденной систерны. Как только миноносец приобрел поступательное движение, горевшая нефть была смыта, а вытекавшей из систерны не от чего было воспламеняться. Взойдя на этот миноносец, я обнаружил, что его кормовой патронный погреб взорвался, а кормовая палуба раскалена почти докрасна. Это был печальный случай — все офицеры, за исключением артиллериста, были убиты; на свое несчастье они собрались внизу, чтобы позавтракать перед отправлением с послеполуденным конвоем.

Ньюбиэн получил попадание торпедой во время неприятельского набега 26 октября 1916 г. Торпеда взорвалась почти под самым мостиком, но, к счастью, никто из находившихся на нем не был убит, хотя личный состав носовой кочегарки и находившиеся на баке пострадали весьма серьезно.

Зулу подорвался на мине 8 ноября 1916 г. при переходе из Дувра в Дэнкерк. Мина взорвалась под машинным отделением; силой взрыва части турбин были выброшены на полубак. На море была волна, и вследствие движения кормовая часть оторвалась и затонула. Носовая часть была прибуксирована в Калэ французским миноносцем *Капитэн Мель* в самую последнюю минуту, когда миноносец готов был уже затонуть.

Гурка взорвался на мине у Дэндженеса ночью 8 февраля 1917 г. Погибли почти все, так как было очень свежо. Спасся мой флагманский артиллерист, командированный на этот миноносец для проверки организации ночной стрельбы, и в свою очередь помог спастись еще одному человеку.

Тартар подорвался в июне 1917 г. Этого случая опять-таки можно было избежать, хотя он произошел не по вине офицеров. Однако, корабль удалось привести в гавань.

Столкновения и другие случайности были нередки. Это было неизбежно. Вход в Дуврскую гавань очень труден в шторм, а в сизигии в высокую воду западный вход опасен даже для миноносцев при недостаточно внимательном управлении. Трудность увеличивалась еще ввиду большого количества судов в гавани и того, что траулеры имели обыкновение выскакивать из-за углов в самое неподходящее время. Я никогда не делал официальных замечаний, если происшествие не являлось результатом небрежности; но даже и при этом условии у каждого командира допускалось не более трех аварий, если небрежность не была слишком велика. Иметь больше трех аварий — это было уже слишком разорительно!

Мне хотелось бы, чтобы командиры миноносцев прочувствовали, как больно адмиралу, собравшему понемногу несколько хороших миноносцев, посылать один или несколько из них снова в ремонт из-за небрежности их командиров. Но аварии все же неизбежны, и оставалось только вооружиться терпением. В конце кон-

цов, надо было учитывать молодость командиров, выполняемую ими большую работу и необходимость для каждого из них приобрести опыт; а приобретение опыта на новых типах миноносцев означало для более счастливых — быть на волосок от аварии, а для менее удачливых — аварию.

Туманы, особенно ночью, и отсутствие огней не только затрудняли плавание, но и утомляли командиров. Даунс ночью представлял собой мало приятное место для движения судов; по мере возможности я избегал заставлять миноносцы ходить там после наступления темноты иначе, как по фарватеру; но это не всегда удавалось.

Однажды, находясь на миноносце в море, я заметил на столе в штурманской рубке пачку секретных документов. Храниться они должны были, конечно, под замком. Я приказал моему начальнику штаба по возвращении взять с собой эти документы на берег, а затем вызвать ко мне командира миноносца с этой секретной перепиской, будто для внесения в нее исправлений. Я рассчитывал, что поиски бумаг и беспокойство за целость их будут достаточной наукой на будущее время. Сам по себе этот случай большого интереса не представляет; интересно замечание, сделанное по этому поводу сигнальным старшиной:

> «Ну, не знаю, куда идет флот, если даже в собственной штурманской рубке нельзя доверять вице-адмиралу».

Общая работа флотилии не может быть описана подробно. В 1916 г. миноносцы типа «племен», малочисленные и старые, фактически несли всю дозорную службу на бельгийском побережьи и в то же время использовались для доставки ответственных лиц во Францию и обратно.

Кроме того, миноносцы этого типа с 76-*мм* пушками использовались для помощи судам, охранявшим торговое судоходство; всегда с прогретыми машинами, они находились в минутной готовности выйти для охоты за подводными лодками или для усиления охраны судоходных путей; это была непрерывная тяжелая работа.

30-узловые миноносцы несли конвойную и дозорную службу, использовались для ночной охраны мониторов у Ля Панн, охраняли подходы к Дэнкерку, служили поддержкой для наших дрифтеров и помогали в Даунсе. В течение зимы 1917 г. я старался не держать их в море в очень скверную погоду, так как они были слишком стары и корпуса их не могли служить вечно. Один из них попал в шторм, вентиляторы у него смыло волной, и он едва добрался до Даунса. Эти миноносцы иногда выполняли более интересные задачи и у бельгийского побережья, но в основном на их долю приходилась тяжелая работа, что я в полной мере оценивал.

Миноносцы, которые были слишком малы для службы в открытом море, использовались целиком на рейде Даунс для защиты торговых судов и поддержки досмотровой флотилии. Вследствие приливных течений, туманов и тесноты в районе их действия работа их была трудной.

Что касается охоты за подводными лодками, то она велась всеми судами. Миноносец *Милн* протаранил подводную лодку, спас двух оставшихся в живых человек и вернулся с остатками лодки на своем форштевне. Несколько других подводных лодок были атакованы и, возможно, не безрезультатно; однако, я никогда не объявлял о потоплении подводной лодки, не имея очевидных доказательств. Дозорные корабли типа «Р», прибывшие к нам несколько позже, представляли большую ценность; вследствие незначительной осадки их можно было использовать в тех районах, которые из-за мин были опасными для миноносцев; однако, и эта малая осадка не гарантировала их от опасности. Практически, они держались в море в любую погоду.

Дуврские миноносцы терроризировали германские подводные лодки, и, надо сказать, что в дневное время те редко показывали свои перископы в нашем районе. Они или проходили в погруженном состоянии или проскальзывали ночью.

В моих воспоминаниях о Дуврском патруле во время войны 6-я флотилия миноносцев — несравненная 6-я флотилия — всегда представляется либо находящейся в море, либо выходящей из гавани: я никогда не могу себе представить ее входящей туда! В одном я, во всяком случае, уверен: за время войны ни один человек, ни в одной части света, не сослужил своей стране лучшей службы, чем командиры, офицеры и команды 6-й флотилии миноносцев.

Глава VIII

БАРРАЖ У БЕЛЬГИЙСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ

В начале 1916 г. обстановка в Канале осложнилась. Для охраны судоходства в проливе, а главным образом якорной стоянки торговых судов в Даунсе, где им производился досмотр, миноносцев у меня нехватало. Если бы противник только догадывался о худосочности нашей защиты, несомненно он начал бы производить набеги достаточными силами. Был период, когда я имел в своем распоряжении готовым к выходу только один миноносец со 102-*мм* орудиями. Старые 30-узловые миноносцы и миноносцы типа «племен» с 76-*мм* орудиями не годились для боя с новыми германскими миноносцами. Единственно, что представляло ценность против набегов неприятельских миноносцев, это был легкий крейсер *Этэнтив;* остальные суда были годны только для общих надобностей (general purposes). Поэтому мне казалось, что лучшим средством для усиления нашей обороны будут активные действия у бельгийского побережья; демонстрируя нашу силу у неприятельских портов, мы тем самым замаскировали бы нашу слабость в Канале. Мониторы и более легко вооруженные миноносцы представляли бы вблизи бельгийского побережья отличное зрелище и одновременно служили бы завесой для пролива. Кроме того, было совершенно невероятно, чтобы противник подумал, что я в такой степени сошел с ума, чтобы вывести все свои силы к его побережью, на расстоянии 50 миль от пролива, а Канал оставить совершенно не защищенным.

В действительности защита Канала ослаблена не была, так как нельзя ослабить того, чего не существует. Но зато введение дозора дало мне возможность укрепить свое положение: я получил возможность парадировать у бельгийского побережья с теми кораблями, которые были бесполезны для отражения набегов германских миноносцев, и внушать противнику ложное представление о нашей силе.

Проблема несения дозора в непосредственной близости от баз неприятельских миноносцев и подводных лодок — в Остендэ и Зеебрюгге — казалась на первый взгляд неразрешимой. Судьба *Абукира*, *Кресси* и *Хога*, потопленных в течение 2 часов одной и той же подводной лодкой в открытом море, стояла перед нами как грозное предупреждение. Если такая катастрофа могла

случиться в открытом море, то какая же была вероятность безопасности для кораблей, находящихся в непосредственной близости от баз неприятельских подводных лодок? Однако, и эта проблема, подобно всем другим, была разрешена благодаря умственной работе. Я пришел к заключению, что если мы выставим сетевое заграждение в расстоянии 10 миль от берега и вдоль всего побережья, т. е. от отмелей у Дэнкерка до голландских нейтральных вод, то мониторы смогут в безопасности патрулировать эту линию.

Но можно ли было выставить такое заграждение? Это было грандиозным предприятием. 10 миль сетей! О таких вещах раньше никогда не задумывались, и никто никогда не предполагал, что такое мероприятие может быть проведено в открытом море. Но у меня была безграничная уверенность в британских морских рыбаках; это были моряки в лучшем значении этого слова, люди, которые всю свою жизнь проводили среди штормов и громадных волн и гораздо больше чувствуют себя дома в море, чем на берегу. Наконец, мне было известно, что командовавший дрифтерами капитан Бэрд — человек несокрушимой энергии и больших способностей и что он также вполне уверен в находившихся под его командой людях. После того как он подтвердил выполнимость этой операции, я не сомневался, что она будет выполнена вполне успешно.

Что же касается безопасности судов на дозорной линии, то я рассуждал следующим образом.

Для мониторов опасность представляли главным образом атаки подводных лодок; если бы такая атака была произведена со стороны берега, то надежным прикрытием от нее явилось бы сетевое заграждение; на долю миноносцев с 76-*мм* орудиями пришлась бы охрана только одного фланга, именно открытого со стороны Северного моря; здесь они были бы в состоянии отогнать подводные лодки.

Однако, надо было думать и об обеспечении на случай неожиданной дневной атаки крейсеров. Вообще говоря, отмели со стороны моря представляли собой хорошую защиту, но среди них имелась довольно обширная площадь больших глубин, по которым к линии дозора могли подойти и большие корабли. Этот район и надо было сделать опасным для последних.

Заграждать этот проход минами, опасными для больших кораблей, было неблагоразумно. В мглистую погоду и при наличии сильных приливных течений добиться точности навигационной прокладки трудно; поэтому такое заграждение могло представлять опасность для наших кораблей. Однако, еще более существенным было то, что в будущем здесь, может быть, пришлось бы ходить нашим крейсерам и транспортам. Во всех своих мероприятиях в районе бельгийского побережья мы всегда имели в виду будущее. Было очень легко принять такие меры, которые в будущем могли бы стеснить свободу действий наших собственных сил. Поэтому, принимая какую-нибудь меру, необходимую в данный момент, я старался сделать так, чтобы она не связывала меня на будущее;

вот почему для закрытия этого глубоководного Канала был придуман блеф, самый настоящий блеф.

Самолет может заметить постановку мин с заградителей, но у него нет средств для определения глубины, на которую эти мины поставлены. Используя это обстоятельство, мы выбрали ясный день, когда тут и там виднелись неприятельские самолеты. Тогда мы поставили минное заграждение, великолепное минное заграждение, но совершенно безвредное, так как все мины были поставлены почти у самого дна; чистой воды над ними было достаточно, чтобы могли проходить корабли с самой большой осадкой. Во время постановки мы перехватили радио-донесения германских гидросамолетов, содержавшие указания о числе поставленных мин и о месте заграждений. Но чего они не могли заметить, а следовательно, о чем германское командование не могло узнать, это, что минрепы были совсем коротки; поэтому на карте этот район был обозначен ими как опасный для больших кораблей. Таким способом мы прикрыли свой фланг. Канал оставался открытым для нас, но был закрыт для противника.

Самый барраж состоял из сетей с минами, их якорного устройства, электрических батарей и прочего оборудования. В ночное время, вследствие отсутствия дозоров, барраж мог быть атакован и уничтожен; дозор высылался только днем, так как в темное время суток он был бесполезен. Для обеспечения сетей я выставил два ряда мин на двух различных глубинах, вплотную к сетям со стороны берега. Случайно они послужили началом минного барража на линии Фолкстон—Гри-Нэ. Это был первый случай постановки вертикального заграждения. Мысленно я развернул это заграждение в целую вертикальную стену из мин. Я обсуждал в то время с Первым морским лордом сэром Джексоном целесообразность постановки одного такого барража через весь Канал от Фолкстона до Дувра, а другого — от Шотландии до нейтральных вод у норвежского побережья. Он согласился в принципе на постановку первого барража, но заявил, что мин для этого в данное время не имеется.

Возвратимся к барражу у бельгийского побережья. Вся схема представляла собой хорошее взаимнообеспечивающее устройство. Мины защищали сети, сети в свою очередь защищали и мины и мониторы от атак со стороны берега. Миноносцы защищали мониторы от подводных атак со стороны моря (им приходилось наблюдать только в одном направлении), а мониторы защищали миноносцы; наконец, глубоководное минное заграждение защищало мониторы от нападения больших кораблей, а мониторы, в свою очередь, защищали это заграждение от вытраливания.

Операция постановки барража представляла собой известный интерес, главным образом из-за использования большого количества кораблей разных классов, часть которых прибыла издалека, из-за пределов Дуврского патруля. $13^1/_2$ миль сетей было установлено рыбаками, которые только недавно познакомились с используемыми для этого материалами, минами и электрическим оборудованием.

В первую очередь надо было переобследовать проходы между отмелями у Дэнкерка и отметить буями и поставленными на якорь дрифтерами те из них, которые предполагалось использовать для минных заградителей; например, самый большой из заградителей — *Орвиетто* — имел очень большую осадку.

Во время самой постановки барража нашим судам грозила опасность атак со стороны подводных заградителей и торпедных подводных лодок, а в частности, со стороны подводных лодок, возвращающихся домой и имеющих еще запас торпед. В первый день постановки барража, до окончания работ, все корабли были открыты для атак подводных лодок и с севера и с запада. Поэтому мы приняли меры предосторожности и для прикрытия западного фланга дозора временно выставили линию дрейфующих сетей. А чтобы ввести в заблуждение воздушных наблюдателей противника и заставить их предполагать наличие минного заграждения, в северной части была поставлена линия специальных буев[1].

23 апреля 1916 г. в 4.00 минные заградители *Орвието*, *Принсес Маргарет*, *Биариц* и *Пэрис* вышли из Темзы под охраной двух дивизионов харвичских миноносцев, проследовали черед Даунс к пловучему маяку Дик, затем прошли по заново обследованному и обставленному буями фарватеру и 24 апреля в 4.00 прибыли в назначенное место у оконечности отмели Ратель (см. карту дозоров). Подойдя к бую № 4, они начали постановку двух рядов мин; дойдя до точки в расстоянии 2¾ мили от Торнтон Ридж, они повернули к голландскому берегу.

Миноносцы *Зулу* и *Ньюбиэн* шли на левом траверзе заградителей и ставили рыболовные буи (dan-buoys[1]) соответственно через 3 мили и через 1 милю, чтобы показать места постановки светящихся буев, обозначающих линию дозора и сетей. Этим путем было согласовано относительное расположение мин, минных сетей и светящихся буев.

Три гидрографических судна следовали за миноносцами и ставили светящиеся буи. За ними шли 5-й и 7-й дивизионы сетевых дрифтеров, ставившие минные сети, и, наконец, траулеры с минами заграждения; задачей последних являлось окончание восточной ветви заграждения в направлении к берегу, так как для безопасного движения больших заградителей там было слишком мелко.

Мониторы *Принс Юджин* и *Дженерел Вулф* служили поддержкой миноносцам, которым была поручена охрана отдельных работающих соединений.

Процедура постановки дрифтерами минных сетей была проста. По мере того как каждый дивизион подходил к назначенному ему бую, концевые дрифтеры начинали ставить сети; через определенный промежуток времени каждая следующая пара останавливалась и выбрасывала свои сети, чтобы заполнить линию.

---

[1] Это очень приметные буи, используемые рыбаками в Северном море для обозначения границ своих сетей.

Кроме того, 10-й, 11-й и 12-й дивизионы сетевых дрифтеров стали на якорь параллельно Уэст Хиндеру и начали выставлять сети для прикрытия западного фланга линии дозора. 9-й дивизион стал растянутой линией у отмели Рааб, но сетей не ставил, чтобы в случае атаки иметь возможность быстро сняться с якоря.

Его позиция была очень открытой. Присутствие этих дрифтеров должно было создать у неприятельских подводных лодок впечатление, что сети там уже поставлены и что северная оконечность района закрыта для атак; в действительности же ничего подобного сделано не было.

В 7.30 минное заграждение было поставлено, и заградители со своей охраной отправились в Ширнес. За это время на наши корабли было произведено несколько атак с воздуха. В 11.30 наши летчики сбили германский гидросамолет, который при ударе о воду взорвался. В 14.00 на минном заграждении произошел сильный взрыв; причиной его, как все надеялись, была подводная лодка, коснувшаяся мины. В полдень в сетях одного из дрифтеров запуталась подводная лодка; туда с яхты *Диан* были сброшены глубинные бомбы. В 12.40 батарея Тирпиц с дистанции около 30 000 *м* накрыла монитор *Дженерел Вулф* четырьмя залпами. В 14.15 подводная лодка *UB-13* попала в сети одного дрифтера и была уничтожена ручными бомбами; однако, для верности, миноносец *Эфриди* атаковал ее еще подрывным тралом [1].

При постановке восточной ветви заграждения приливное течение было, повидимому, несколько сильнее, чем предполагалось; в результате конечный буй дозорной линии оказался поставленным уже в голландских территориальных водах. В 14.30 прибыли два голландских миноносца с вопросом о наших намерениях и с протестом против нарушения их территориальных вод. Им дали два разъяснения: первое — что я сожалею о том, что мы забрались в их воды, и второе — что они находятся посредине весьма опасного минного заграждения. Эти разъяснения, повидимому, удовлетворили их. Мы вывели их на чистую воду; они ушли и больше не возвращались.

В 14.55 у Зеебрюгге были замечены два неприятельских миноносца, шедшие курсом NO. Харвичские миноносцы *Мидиа, Мелпомени* и *Мэрэ* вступили с ними в бой. Вскоре к нам присоединился и наш миноносец *Милн*. Я забыл предупредить харвичские миноносцы, что приближаться к берегу нельзя, так как там расположены батареи. В пылу преследования они подошли к берегу почти на 15 000 *м* и попали под огонь батарей. В результате миноносец *Мелпомени* получил подводную пробоину в машинном отделении; к счастью, снаряд не взорвался. В остальные миноносцы также были попадания. *Милн* и *Медиа* начали брать *Мелпомени* на буксир. Это было замечено германскими миноносцами, и они снова пошли в атаку. Тогда *Медиа* отошла и совместно с *Мэрэ* начала бой. На помощь подошли мониторы и несколькими хорошо направ-

---

[1] Специально устроенный трал с подрывными патронами, предназначенный для борьбы с подводными лодками. — *Прим. перев.*

ленными выстрелами из 305-*мм* орудий отогнали неприятельские миноносцы снова под берег; *Мелпомени* была выведена на буксире. Трудно определить причину, почему береговые батареи прекратили стрельбу; если бы они продолжали ее, то могли бы уничтожить миноносцы. Весь этот эпизод являлся образцом прекрасной, спокойной работы миноносцев: под огнем в нужный момент один оказал другому помощь, и в то же время противнику была продемонстрирована стойкость и сплоченность. Это была наша первая схватка с германскими миноносцами, и тут мы узнали, что большой угол возвышения их орудий дает им возможность перекрывать дальность стрельбы наших миноносцев. Определили мы также, что на их миноносцах 102-*мм* орудий больше, чем на наших.

С дрифтером *Клёвер Бэнк* произошел несчастный случай. Он правильно поставил сети, но затем, потеряв направление, пошел не на север, а на юг и сбросил якорь электрической батареи между минами, которые были только что поставлены траулерами. Почти немедленно вслед за тем он натолкнулся на мину и взлетел на воздух.

Так как два харвичских миноносца вышли из строя, а два других имели пробоины, то мне стало очевидным, что для несения ночного дозора нужны еще миноносцы. Поэтому я передал командование коммодору Джонсону, а сам отправился в Дувр для личного разговора по телефону с Первым морским лордом сэром Х. Джексоном; я предполагал вернуться обратно немедленно после разговора. Прибыв туда, я нашел приказ, требовавший возвращения обратно всего дозора, так как, по полученным донесениям, линейный флот противника находился в море. Это произвело на меня эффект разрыва бомбы; изъятие дозора давало возможность противнику без помехи исследовать весь наш барраж.

9-й дивизион дрифтеров, стоявший на якоре у отмели Рааб, не получил приказа об отходе и остался там на ночь. Он доносил о сильном взрыве в 1.00 в районе короткой линии сетей, поставленной к норд-осту от них и затем о двойном взрыве в 2.45. Неприятельская подводная лодка *U-13*, бывшая причиной одного из этих взрывов, все же уцелела и в сильно поврежденном состоянии добралась до Зеебрюгге.

Так закончилось 24 апреля. В этот день мы выставили двойную линию мин протяжением в 15 миль; было поставлено на якорь 13½ миль минных сетей, из которых 10 миль были приведены в активное состояние; было также поставлено 14 больших светящихся буев и целый ряд других знаков. Пока выставлялась 18-мильная линия дрейфующих сетей для обеспечения дозорной линии, нами была уничтожена одна неприятельская подводная лодка, сильно повреждена другая и сбит неприятельский гидросамолет. Наши потери заключались в 1 офицере и 17 человеках команды убитых и в 2 миноносцах, временно вышедших из действия. Французский миноносец *Обюзье* попал на наше заграждение у северной оконечности Клифф Айленд Банк и получил сильные повреждения.

На следующее утро 9-й дивизион дрифтеров оказался в полном одиночестве. В 6.15 дрифтеры снялись с якоря и пошли на SW, на соединение с дозором. Дальше произошел необычный случай. Как только эти 6 маленьких дрифтеров двинулись вдоль дозорной линии, сейчас же показались неприятельские миноносцы, которые погнались за ними и открыли огонь. Один дрифтер получил попадание и был захвачен, остальные же продолжали итти своим курсом и благополучно прибыли в Дэнкерк. Подробное описание этого эпизода дано дальше (см. стр. 165).

Высланная нами на следующий день воздушная разведка донесла об 11 миноносцах, 3 малых крейсерах и матке гидросамолетов, находившихся у Зеебрюгге. Поэтому у меня возникло желание создать у противника ложное представление о нашей силе; получив согласие адмиралтейства на содействие харвичского коммодора Тэрвита, я в тот же день организовал демонстрацию вроде той, какая была проведена при постановке барража на дозорной линии.

28 апреля 1916 г. я встретился с коммодором Тэрвит, державшим свой брейд-вымпел на крейсере *Клеопатра,* у внешней банки Рэтел. Время прибытия минных заградителей и их охраны было рассчитано так, что мы все подошли к юго-западному бую Хиндер одновременно. Совместно с харвичским отрядом мы смогли выставить на показ 2 крейсера, 2 лидера, 32 миноносца и 4 монитора. После того как северное глубоководное заграждение было поставлено и наши корабли пропатрулировали вдоль дозорной линии на виду у неприятельских самолетов, отряд разделился.

Во время постановки мин германский гидросамолет считал каждую поставленную нами мину и доносил, т. е. делал как раз то, что нам было нужно. Я уверен, что именно благодаря этой демонстрации наше судоходство в проливе не подвергалось атакам в течение следующих 18 месяцев.

Адмиралтейство направило мне из Харвича для поддержки дозорной линии 4 миноносца, поэтому дневной дозор составлялся из 8 миноносцев, 2 мониторов и 1 лидера или крейсера, а ночной — из 2 подводных лодок. Так продолжалось до окончания постановки мин и сетей; после этого величина дозора была уменьшена вдвое, и обе половины патрулировали посменно.

3 и 5 мая были произведены дальнейшие минные постановки, так как весь барраж был закончен.

5 мая самолет донес, что сети на траверзе буев № 8 и 9 не в порядке и что большая площадь воды покрыта нефтью. Монитор *Лорд Клайв* также доносил о полосах нефти, простиравшихся вдоль всей дозорной линии; очевидно, здесь погибло неприятельское судно. 5 и 6 мая противник произвел нападение на светящиеся буи и в ночь с 5 на 6 мая утопил буи № 3, 5, 6 и 16 и в то же время разбил несколько стеклянных поплавков, поддерживавших верхнюю часть сетей. На их действие это повлияло мало, так как, погрузившись на несколько футов, они останавливались и продолжали быть опасными для подводных лодок в той же мере, как и раньше.

7 мая все сетевое заграждение было закончено. Были предприняты шаги для замены светящихся буев практически непотопляемыми брусковыми буями (spar-buoys). В течение всей этой операции ценную помощь нам оказывали французские морские силы под командой адмирала де-Марлиава.

После того как барраж был установлен, все минные постановки противника в Канале прекратились. Мы думали, что это объясняется тем, что барраж удлинил путь подводных лодок, направлявшихся из Зеебрюгге в Канал. Только после войны нам стало известно, что германское командование как раз в это время запретило подводным лодкам действовать против торговых судов; поэтому же были запрещены и минные постановки у северного побережья Канала.

С 1 мая по 10 октября постоянный дневной дозор несли преимущественно мониторы, миноносцы, тральщики и другие суда; в это же время производились постоянные починки сетей. Наши подводные лодки несли ночной дозор. Это требовало большого напряжения от офицеров и команд на всех кораблях; однако, все разносторонние обязанности выполнялись ими отлично.

Во время несения дозора миноносцами и другими кораблями при разных обстоятельствах было атаковано 12 неприятельских подводных лодок.

Из 163 суток дневной дозор суда несли в течение 144 дней, а подводные лодки — в течение 112 ночей. Ремонтные работы на всей линии сетей, общим протяжением в 54 мили, выполнялись в течение 58 дней.

Воздушным атакам дозор подвергался 28 раз; число нападающих самолетов колебалось от одного до пятнадцати.

В девяти случаях неприятельские миноносцы были атакованы нашими мониторами или миноносцами.

В трех случаях дозор был обстрелян батареями Кноке или Тирпиц. Монитор *Принс Руперт* был накрыт батареей Кноке, в результате чего было выведено из действия освещение в машинном отделении.

Первое время после постановки барража, каждый раз, когда доносили о выходе неприятельских миноносцев, я полным ходом шел из Дувра на миноносце к дозорной линии, так как не было известно, что может означать эта активность. Первый раз, подходя к дозорным судам, мы перехватили сигналы, указывавшие, что наши миноносцы ведут бой. Между монитором и миноносцем *Амазон* шел разговор посредством маломощной радиостанции; по нему можно было судить, что наши миноносцы чувствовали себя бодро.

«Последний залп лег близко, не так ли?» — спрашивал монитор.
— «Да, — отвечал миноносец, — снесло фуражку у моего лейтенанта, но к счастью она была старая, так что это несущественно».

В середине и в конце октября состояние погоды исключало возможность держать мониторы на дозорной линии. Для этих кораблей с маломощными машинами опасность была достаточно велика. Штормы от зюйд-веста налетали совершенно неожиданно. Однаж-

ды в такой шторм попал монитор *Принс Руперт;* чтобы его не понесло кормой вперед по линии дозора, пришлось отдать оба якоря и работать машинами. Мощность машины у этих кораблей была мала, а на волне скорость их начинала быстро падать. Кроме того, приливные течения были очень сильны. Осматривать сети можно было только в хорошую погоду; итак, высылку дозора пришлось прекратить.

25 июля 1917 г. сетевой барраж снова был выставлен у бельгийского побережья. Благодаря стараниям департамента снабжения адмиралтейства необходимые материалы были собраны помимо того огромного количества материалов, которые требовались нам для постановки барража поперек Канала. Процедура постановки была та же самая, что и прошлый раз, но организовали ее так хорошо, что 12 миль сетей установили в 1½ часа. Французский адмирал Ронарк, преемник адмирала де-Марлиава, наблюдал эту постановку, находясь вместе со мной на *Броке.*

Германские миноносцы вышли и начали обстреливать дрифтеры, однако *Тэрор, Брок* и *Нимрод* со своим дивизионом миноносцев отогнали их. На этот раз нашим миноносцам было запрещено гнаться за противником за линию заграждений: он мог повторить свою прежнюю тактику и завлечь их под огонь береговых батарей. Кроме того, на полном ходу миноносцы разводили большую волну, которая затрудняла дрифтерам постановку сетей. Погоня всегда кажется соблазнительной, но в данном случае она была бы бесцельной и вредной. Остальные сети были поставлены 27 июля, и дневной дозор начал функционировать.

На этот раз сети были поставлены на 1 милю западнее прежней линии сетей и мин; это было сделано, чтобы не попасть самим на мины, поставленные в 1916 г. Очевидно, за эти годы противник научился многому, во всяком случае его атаки на сети с помощью гидросамолетов стали более систематичными. Несколько электрических батарей ему удалось потопить, а это заставило нас помещать батареи в оболочки мин и опускать на дно; результат получился хороший, но процедура была неудобной.

Поскольку все мониторы с 305-*мм* орудиями готовились в Темзе к большой высадке, в дозор ходили *Эребос, Тэрор* и *Сульт* с малыми мониторами и теми миноносцами, которые удалось собрать.

Бомбардировки Остэнде с дозорной линии описаны в другом месте. В результате их противник перестал использовать Остэнде в качестве базы для своих миноносцев и перенес базу в Брюгге. Но так как Брюгге находится в 8 милях от моря[1], то это доставляло противнику много неудобств. Что касается самолетов противника, они действовали очень активно в течение всего года.

Существенной разницей в несении дозоров в 1917 г., по сравнению с 1916 г., было увеличение дальности стрельбы береговых батарей, достигнутое противником вследствие использования удлиненных снарядов. Другим новшеством было применение противни-

---

[1] Порт Брюгге расположен внутри бельгийской территории и соединен с морским портом Зеебрюгге каналом и системой шлюзов. — *Прим. перев.*

ком моторных катеров, управляемых по электрическим проводам с берега. Характерно, что, вводя это новое оружие, противник сам же и скомпрометировал его. Первые сведения о существовании этих катеров мы получили, когда один из них налетел на мол в Ньепоре. Французы описывали взрыв как «жесточайший». Особых разрушений он не причинил; кроме того, удалось подобрать достаточное количество обломков механизмов катера, чтобы составить себе представление о его сущности. Это были суда с двумя бензиновыми моторами, частично закрытые и обладавшие большим ходом. На них имелись барабаны, на которые наматывалось от 30 до 50 миль одножильного изолированного электрического провода; по этим проводам катера управлялись с берега. В носовой части катера помещался крупный взрывчатый заряд весом от 300 до 500 фунтов.

Запустив моторы, личный состав сходил с катера. Гидросамолет, охраняемый сильной группой истребителей, следовал за катером в расстоянии 3—5 миль и сигналами указывал на берег, какие положения надо давать рулю катера. Надо было только указывать: «право», «лево» и «так держать». Во время движения катер описывал зигзаги. Это делалось и умышленно и неумышленно. При ударе о корабль заряд автоматически взрывался.

Идея была не нова; подобным же способом управляемый катер испытывался при торпедно-экспериментальном корабле *Вернон* еще в 1885 г. Новым оказалось то, что германцы использовали моторы и радио, которых не было в 1885 г.

При первой же атаке такого катера на наш дозор он был потоплен монитором *М-24*. Первый успех привел к тому, что на наших кораблях стали относиться к этим катерам с пренебрежением. Вторая атака на корабли дозора не удалась, так как катер по каким-то причинам не дошел до цели. Третья попытка 28 октября оказалась успешной, и *Эребос* получил попадание прямо посредине. Обломками от взрыва двое было убито и 15 ранено, а командир от силы взрыва почти оглох. Противоминное утолщение было повреждено, но сам корабль не дал течи.

В течение 1917 г. миноносцами были выставлены минные заграждения в районе, определяемом широтой 51°30′—51°40′ N и долготой 3°0′—3°20′ W.

Когда приходилось ставить длинную линию минного заграждения, то вопрос обеспечения был не так прост. Выполняли эту работу пять миноносцев, все с полным запасом мин; один попавший снаряд мог взорвать весь комплект мин на корабле. Воды, в которых ставилось заграждение, посещались противником; поэтому для обеспечения постановки мин необходима была охрана, которая вступала бы в бой с противником и уводила бы его в сторону. Линии минных заграждений доходили почти до голландских территориальных вод и заканчивались у отмели (см. карту-схему 18), где глубина была достаточной для миноносцев; но все же там было настолько мелко, что на 20-узловом ходу поднималась громадная волна, угрожавшая столкновением между миноносцами, ворочавшими в темноте на 16 румбов. Таким образом, при постановке мин нельзя было ходить большими ходами, что замедляло

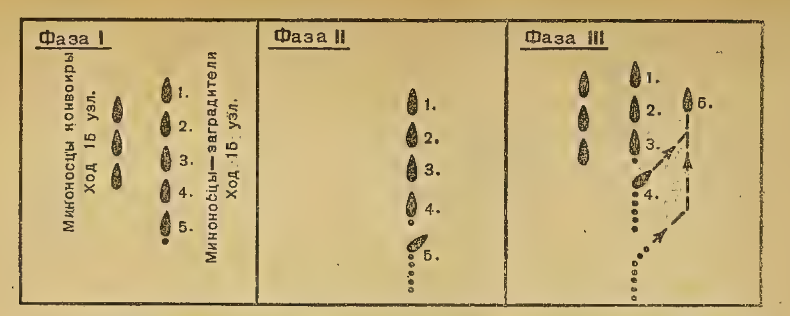
постановку. Охрану приходилось пускать отдельной колонной, так чтобы она имела возможность в любой момент дать полный ход и итти на противника. Надо было также избегать поворота обеих колонн на 16 румбов (180°) ночью на мелководье. Наконец, надо было особенно опасаться, чтобы обе колонны в случае разделения не приняли друг друга за противника.

Принятый мною план иллюстрируется схемой 6. Охрана шла слева от заградителей, и все соединение шло 15-узловым ходом. Каждый миноносец-заградитель, проходя последовательно светящийся буй, обозначавший границу дозорной линии, замечал время; по специальной таблице он определял число минут и секунд, через которое ему надо начинать постановку мин. Таким образом, к началу постановки он был в готовности. Концевой миноносец начинал постановку точно во время, указанное в таблице. Кончая постановку, он сигнализировал затемненным фонарем своему переднему мателоту, который, в свою очередь, начинал постановку. Затем концевой миноносец поворачивал на 4 румба вправо, увеличивал скорость до 18 узлов и, пройдя 2 кабельтова, ложился на прежний курс — параллельно остальным миноносцам. Увеличение хода на 3 узла давало возможность концевому миноносцу обойти все остальные, пока они ставили мины, и к моменту окончания постановки головным миноносцем оказаться в точке 5 (фаза 6-я). К этому моменту все миноносцы оказывались в строю в обратном порядке номеров. В фазе 5-й, после того как три миноносца заканчивали постановку, они принимали на себя функции охраны, а прежняя охрана, повернув на 14 румбов и увеличив ход до 18 узлов, возвращалась в Дувр. При этом способе совершенно исключалась возможность того, что миноносцы-заградители могут нагнать своих конвоиров и принять их за противника. Прилагаемая схема 6 поясняет промежуточные положения. На самом деле миноносцы ставили не все мины на прямом курсе; последние мины они ставили уже при повороте на 4 румба; делалось это, чтобы заполнить интервал, образующийся вследствие расстояния между миноносцами в колонне.

Миноносцы тренировались в этом маневре недалеко от Дувра — сначала днем, а потом ночью; постановка мин была произведена весьма успешно.

Что же делал дозор? В летний день его работа обычно протекала так. Тральщики и дозорные мониторы в 2.00 собирались к северу от Хилс Покет[1]. Тральщики, поддерживаемые мониторами, протраливали проход к барражу. Миноносцы присоединялись к этой группе у банки Клифф Айленд. Приближаясь к барражу, миноносцы выходили вперед, надеясь застать врасплох хозяйничавшие там перед рассветом германские корабли. Иногда миноносцы увеличивали ход, и затем впереди можно было видеть вспышки выстрелов — свидетельство, что миноносцы открыли огонь по противнику. Тогда мониторы давали полный ход и направлялись на свои боевые позиции, ведя с противником бой на ходу; на их

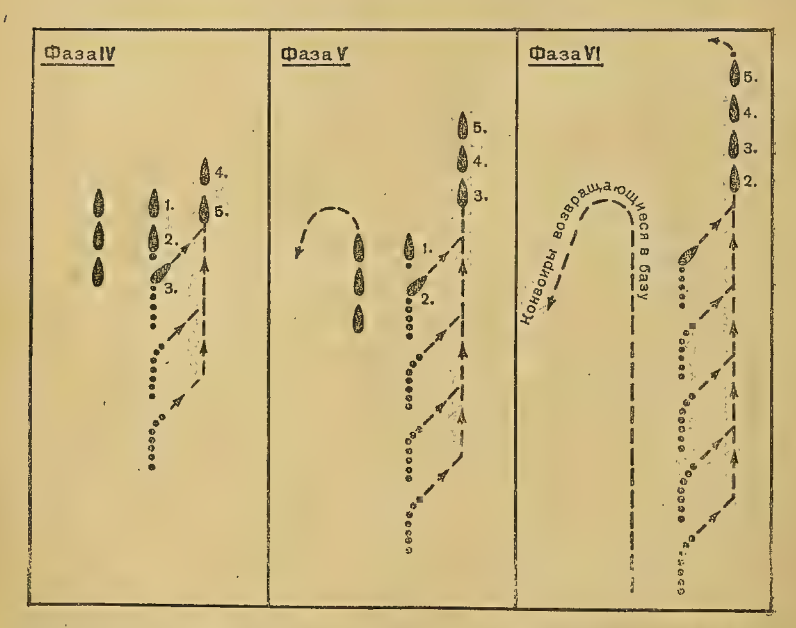
[1] Якорная стоянка между отмелями к северу от Дэнкерка.



Фаза I. № 5 начинает постановку.

Фаза II. № 5 заканчивает постановку в 4 мин. 02 сек. Изменяет курс на 4р. вправо. Увеличивает скорость до 18 узлов. № 4 начинает постановку.

Фаза III. № 5 идет параллельным курсом, № 4 заканчивает постановку в 7 мин. 44 сек. Изменяет курс на 4 р. вправо. Увеличивает ход до 18 узлов. № 3 начинает постановку.



Фаза IV. № 4 и 5 идут параллельным курсом. № 3 заканчивает постановку в 11 мин. 33 сек. Изменяет курс на 4р. вправо. Увеличивает скорость до 18 узл. № 2 начинает постановку.

Фаза V. № 3, 4 и 5 идут параллельным курсом. № 2 заканчивает постановку в 15 мин. 30 сек. Изменяет курс на 4р. вправо, увеличивает скорость до 18 узл. № 1 начинает постановку. Конвоиры ворочают влево на 14R и возвращаются в базу.

Фаза VI. № 2, 3, 4 и 5 идут параллельным курсом. № 1 заканчивает постановку в 19 м. 22 сек. Изменяет курс на 4 р. вправо. Увеличивает скорость до 18 узлов. № 5 ворочает влево на 14R и возвращается в базу.

Схема 6. Постановка минного заграждения миноносцами.

долю приходилось несколько выстрелов с большой дистанции, так как противник отходил к берегу под прикрытие своих крупнокалиберных береговых батарей, преграждавших путь нашим преследовавшим миноносцам.

Когда наступало спокойствие, дозор направлялся вдоль линии барража. С восходом солнца могли появиться неприятельские самолеты и атаковать наши корабли бомбами; не отваживаясь, однако, летать низко, они обычно промахивались. Наши самолеты отправлялись в погоню за ними, но, в свою очередь, попадали под сильный огонь береговых зенитных батарей, который отгонял их. Иногда миноносцы, подняв сигнал о замеченной мине, начинали расстреливать на короткой дистанции мину, оторвавшуюся от минрепа и плававшую на поверхности. С тральщиками, все еще идущими с заведенными тралами в голове дозора, корабли проходили вдоль всего барража; с рассветом неприятельский берег становился более явственным, но германских кораблей уже не было видно. К крайней восточной оконечности барража дозор подходил в полдень, и тогда тральщики, закончив свою дневную работу, возвращались домой, чтобы грузиться углем и готовиться к такой же работе на завтра.

Иногда внезапно раздается звук выстрела; около миноносцев можно видеть всплеск, а сами они большим ходом расходятся в разные стороны. Это сигнал — «Обнаружена подводная лодка». Один из миноносцев заметил перископ, выстрелил по тому месту, где он скрылся — и охота начинается. Все корабли ходят почти полным ходом, надеясь, что подводная лодка как-нибудь обнаружит свое место; однако, больше ничего не видно, и скоро дозор принимается за свое обычное дело.

После полудня на воду спускают щит, и его берет на буксир моторный катер; монитор, нарушая однообразие, начинает учебную стрельбу.

Снова появляются самолеты. Свои это или чужие? Похоже на то, что они собираются атаковать, следовательно — неприятельские; по ним открывают огонь. Это их не останавливает; бомбы падают, но никогда не попадают, так как для собственной безопасности самолеты держатся слишком высоко, чтобы можно было добиться хороших результатов.

Наши истребители, которым надоело патрулировать и поджидать не желающего показываться противника, спускаются к кораблям и демонстрируют свое летное искусство: они скользят над спокойной водой подобно летучим рыбам, кружат вокруг мачт, прыгают через наши палубы, делают спирали и мертвые петли, после чего звено, следуя за кораблем, взмывает вверх и начинает преследовать его как добычу.

Миноносцы ходят взад и вперед вдоль 35-мильной дозорной линии, а тем временем монитор, как мать семейства, топчется в центре, готовый оказать им поддержку. На траверзе монитора, несколькими милями ближе к берегу, держатся два других миноносца: они следят за электрическими моторными катерами.

Во второй половине дня замечают, что к зюйд-весту от Остэнде поднимается привязной аэростат. Значение этого хорошо известно. Дрифтеры чинят сети, и для их поддержки дозор подошел слишком близко к берегу. Теперь батарея Тирпиц собирается открыть по нему огонь.

Работа сразу прекращается, и монитор отдает приказание дозору отходить за пределы огня батареи, а миноносцам — ставить дымовую завесу. Невдалеке от аэростата вдруг появляется большое облако коричневого дыма. Снаряд номер первый! Тирпиц открыл огонь. Чтобы увернуться от снарядов, курс сразу же меняют. С момента вспышки и до падения снаряда проходит целых 90 секунд. Это время кажется годами! Наконец, вой и всплеск объявляют о его прибытии. Снаряд падает в 100 *м* у нас по носу в том месте, где мы должны были бы находиться, если бы не изменили курса. Противник стреляет метко; если мы будем оставаться на том же курсе, то попадание почти неизбежно. Однако, вся флотилия уже окуталась дымом и наблюдение противнику затруднено. Все же он продолжает класть поблизости залп за залпом, и монитору с его черепашьей скоростью приходится жарко.

День приходит к концу, и курс прокладывается к рейду Дэнкерк. Миноносцы направляются за нефтью и на отдых перед следующей ходовой ночью. Монитор медленно следует за ними и в 22.00 становится на якорь. Приходит почта и приказания на завтра: возможно, что тому же самому монитору, тем же самым тральщикам и тем же миноносцам опять придется собираться в 2.00 в дозор. Значит — скорей на койку на оставшиеся четыре часа отдыха.

Так протекала служба на кораблях дозора день за днем, в неизвестности того, что случится завтра. Это была трудная, непрерывная служба, но во всяком случае она являлась желанным избавлением от монотонности конвойной работы в Канале и давала офицерам хорошую практику.

В чем заключалась ценность этой работы?

Выгоды были те, что сократилась постановка мин со стороны противника и усилилось наше наблюдение за побережьем. За этим, однако, скрывалось другое, не столь явное, но имеющее большую важность, а именно — обеспечение торговых судов в Даунсе и в Канале. Наступательная стратегия у бельгийского побережья маскировала нашу слабость в судовом составе, необходимом для защиты торговых путей. Противник так и не догадался, что у его гаваней ежедневно патрулируют все наши наличные боеспособные миноносцы, а именно четыре миноносца типа «племен». То, что ему показалось бы настоящим безумием, именно активные действия против его побережья с такими абсурдно малыми силами, в действительности скрывало тот факт, что кроме устаревших миноносцев нам нечем было защищать Канал. Наступление было нашей надежнейшей обороной; создавая представление о силе, мы скрывали свою слабость и отвлекали противника от серьезных операций против нашей морской торговли — главного жизненного нерва страны во время войны.

Глава IX

БАРРАЖИ В АНГЛИЙСКОМ КАНАЛЕ

Барражи, поставленные Дуврским патрулем, явились серьезной защитой для торгового судоходства. Но ни одна отрасль нашей работы не была понята хуже, и ни против одной отрасли плохо осведомленные критики не восставали так, как против этих барражей.

Я отлично понимал и указывал адмиралтейству, что воспрепятствовать доступу неприятельских подводных лодок в Канал можно только с помощью вертикальных минных заграждений; однако, у меня не было намерения сидеть и ждать, пока соответствующего качества мины будут заготовлены в достаточном количестве. Хорош был любой способ, обещавший воспрепятствовать проникновению подводных лодок, даже если бы он мог выполнить эту задачу только частично. Критики упускали из виду, что любое препятствие, о существовании которого известно противнику, представляет для него известную помеху и наверное ограничит свободу его действий. Кроме того, как видно будет из дальнейшего, барражи направляли идущие в набег миноносцы и подводные лодки по определенным путям; это давало нам возможность атаковать пришельцев с гораздо большим успехом, чем если бы они имели свободный доступ по всей ширине Канала.

Первый барраж, который мы пытались поставить, отличался сложностью конструкции. Проект его был составлен в адмиралтействе и являлся смелой попыткой разрешить очень трудную проблему. Однако, этот план оказался неудачным по ряду причин, предусмотреть которые тогда было нелегко. В основном барраж состоял из очень большого числа массивных деревянных поплавков, соединенных цепями с тяжелыми якорями. Поплавки соединялись между собой прочными стальными перлинями, к которым подвешивались сети. Все это должно было образовать сетевой барраж поперек Канала от Фолкстона до Гри-Нэ. Я должен признаться, что первоначально этот обещавший успех план произвел на меня благоприятное впечатление. Однако, и конструктор из адмиралтейства и я — оба мы забыли об исключительной величине изнашивания, которое должно было получиться в соприкасающихся железных частях, находящихся под большой нагрузкой, и особенно в соприкосновении с водой, содержащей во взвешенном состоянии

песок. Барраж служил бы хорошо, если бы не свежие погоды и нагоняемая штормовыми ветрами волна.

Одно дело — изображать предполагаемое препятствие на чертежной доске, рассчитывая статические напряжения и выбирая материал, могущий им противостоять; другое дело — наблюдать сооружение в море, в условиях сильных приливных течений и большой волны. Тогда становится понятным самостоятельное движение каждой составной части, а линия пены, покрывающая молочно-белой лентой весь барраж, служит свидетельством действующих здесь сил; жесточайшие удары гребней волн заставляют буи погружаться и раскачиваться. Все это помогает понять разницу между теорией и практикой. При наблюдении за раскачиванием и сотрясением надводной части сооружения мысль пытается представить себе характер движения, происходящего под водой. Тяжелые цепи, идущие от якорных буев к якорям, попеременно то натягиваются, то обвисают, соответственно приподымая донную цепь с грунта в тот момент, когда волна накатывается и поднимает буй, и с силой роняя ее, когда буй опадает к подошве волны.

Такое движение совершенно не сходно с движением судна, стоящего на якоре. Там большая длина якорной цепи создает одинаковое напряжение в каждом звене — от носа корабля до грунта — и заставляет цепь только немного приподниматься и натягиваться, когда корабль всходит на волну или немного подается назад под напором ветра и волны. Движение одного звена в другом незначительно. Вся длинная цепь действует, как пружина, а ее вес заставляет судно постепенно задерживаться и продвигаться несколько вперед, когда ветер и волна затихают. В якорной цепи, как правило, сильно страдают только те звенья, которые приходятся на изломе клюза; они испытывают изгибающее усилие. Каждый, кому приходилось отстаиваться на якоре в шторм на открытом месте, отлично знает, что даже в этих более или менее благоприятных условиях опасность, что цепь лопнет через 24 часа, велика. Если следить за тем, как цепь вытягивается «в струну», то возникает сомнение, можно ли вообще изготовить такую цепь, которая выдержала бы подобные условия.

Для барража использование цепных подвесок длиной, равной четырем-шести глубинам (как при постановке на якорь судна), невозможно. Поэтому пружинящее действие, создаваемое большой длиной цепи, здесь очень ослаблено; движение некоторых звеньев в цепи сильно увеличивается; элемент трения также возрастает. Единственно, что может помочь этому устройству противостоять штормам в Канале, это максимальное ослабление натяжения на цепь. Между тем, у фолкстонского барража в 1915 г. между якорными буями было вставлено 20 массивных деревянных балок, весом каждая по 4 *т*. Силе приливного течения были подставлены плоские стороны этих балок; напор на якорные буи сделался чрезвычайно большим, соответственно увеличилось напряжение в цепях, и трение между звеньями возросло в такой степени, что ему не мог противостоять никакой материал. Зацепление между круглыми звеньями из линии превращалось в плоскую поверхность,

углы этой плоскости срезались, между трущимися поверхностями попадал песок, и металл быстро срабатывался. Совершенно стертые куски звеньев фолкстонской цепи служили примером исключительно быстрого изнашивания. Звенья толщиной в 2½ дюйма (65 *мм*) и больше совершенно перетирались через несколько недель службы.

Но это еще не все. Одно слабое место означает разрушение целой секции. Разрушение в одной части означает увеличение напряжения в остальных частях, так как соответственно уменьшается число точек, к которым это напряжение прикладывается. А отсюда и дальнейшие разрушения. Когда обрывался находящийся на поверхности стальной трос, то по течению вытягивался длинный хвост массивных поплавков. При перемене направления течения весь этот хвост плыл обратно и обвивался частично вокруг буя, частично вокруг соседней секции; дело тогда становилось серьезным. Буй, опутанный этим ожерельем, начинал испытывать сильное напряжение и часто рвал свою цепь. Распутать такой узел можно было, только выждав хорошую погоду и отбуксировав всю эту массу к берегу, где она была бы укрыта от ветра и приливного течения.

Капитан 3-го ранга Элдридж, которому было поручено устройство барража, скоро донес мне, что дальнейшая установка невозможна, так как разрушения уже выставленных частей сводят на-нет всю работу. Личный осмотр бона в нормальную погоду показал мне, что на волне и с приливным течением траулеры справиться с этим сооружением не смогут. Расчистка затора сплавного леса на реке — ничто по сравнению с распутыванием этой вздыбленной и переплетенной массы поплавков и тросов. Трижды я приказывал ему пытаться снова сделать эту работу. Наконец я вынужден был донести адмиралтейству, что этот план практически невыполним и что остатки бревен представляют опасность для судоходства: беспризорные поплавки и якорные буи разнесло по всему Каналу и некоторые из них попали даже к побережью Эссекса и к Остэнде.

Тогдашний Первый морской лорд, адмирал Джексон, вполне убедился в невозможности добиться успеха и разрешил отказаться от этого плана. Решение это представляло известный интерес, так как в прежнее время адмирал Джексон имел возможность на практике познакомиться с трудностями поддержания противоминоносного бона в Спитхеде, хотя тот бон был значительно меньших размеров и стоял в гораздо более закрытом месте, чем фолкстонский барраж. Поэтому адмирал хорошо понимал практические трудности, связанные с установкой и содержанием заграждений в открытом море.

Следующий барраж через Канал был установлен мной осенью 1916 г.; простирался он от Гудвинов до отмели Рюйтинтена. Следующей весной мы продолжили его до банки Сноу, немного не доходя до Дэнкерка. Он представлял собой просто 152-*мм* проволочный перлинь с подвешенными к нему легкими сетями; поддерживал их ряд обыкновенных якорных бочек. Сети были сделаны

из легкой стальной проволоки и крепились между собой и к тросу захватами. На каждой сети было по две электрические контактные мины. Принцип действия был прост. Когда подводная лодка попадала в сеть, захваты ломались, сеть обволакивала лодку и тащилась за ней; мины соприкасались с корпусом лодки и взрывались. Надо было только, чтобы захваты были достаточно слабы и ломались, прежде чем лодка сможет прорвать сеть; вместе с тем они должны были выдерживать большое натяжение от воздействия на сети течения. Давление это было так велико, что сети можно было ставить не глубже, чем на 18 *м*; при попытках ставить сети на бо́льшую глубину захваты под давлением течения неизменно ломались.

Я пытался компенсировать недостаточную глубину сетей заполнением промежутка под ними минным заграждением, однако на некотором расстоянии от них, чтобы с сетями можно было удобно работать. Как видно будет из дальнейшего, успеха это не имело.

Надо иметь в виду, что содержание такого сетевого заграждения обозначает абсолютно непрерывную работу для личного состава дрифтеров; для замены изношенных секций постоянно готовились новые; ежедневно, летом и зимой, когда только допускало состояние моря и прилива, старые секции вынимались и заменялись новыми. Все это сооружение представляло собой стену из сетей, якорных устройств и батарей, по длине равную расстоянию от Лондона до Виндзора или третьей части пути из Лондона в Брайтон. По этому можно судить о грандиозности работы.

Нетрудно заметить, что основным различием между старым фолкстонским барражем и этим было уменьшение напряжения, испытываемого якорным устройством буев. Достигалось это применением более легких сетей и уменьшением площади всего сооружения, подставляемой действию течения и волн, путем отказа от деревянных поплавков.

Однако, приходилось преодолевать серьезные затруднения. Во-первых, при зюйд-вестовых штормах и сильном восточном течении буи со своими якорями дрейфовали. Это преодолели использованием больших цепей для якорей и больших подвесок для буев. Временами, когда дело казалось совершенно безнадежным, спасали положение только неистощимая энергия капитана Бэрда и упорство и мужество экипажей дрифтеров. Причиняло беспокойство перетирание цепей в корпусах буев. Для ликвидации этого явления, чтобы прекратить движение и трение цепи, в стволы буев были вставлены втулки. Захваты ломались, изоляция на проводах перетиралась и получалось заземление, коробки с батареями текли,— словом, каждая деталь доставляла беспокойство. Однако, благодаря упорной работе все действовало как следует.

Очевидно, что при таком большом протяжении сети не на всех своих участках оказывались действующими, особенно после нескольких дней плохой погоды, но это было несущественно. Противник никогда не мог знать, какой участок действует и какой не действует; действовало ли все заграждение или временами только часть его,— все равно, оно тормозило операции противника.

Как только линия сетей была установлена до самого буя Рюйтинген, траулеры начали постановку линии мин, а минный заградитель *Уэхайн (Wahine)* заполнил промежуток между сетями и дном моря. Мины ставились в полумиле к западу от сетей. В скором времени возникли серьезные затруднения, так как мины со своими якорями дрейфовали и запутывались в сетях при их подъеме. С одним из дрифтеров произошла серьезная авария. В другом случае с сетью была поднята и мина, но дело обошлось благополучно. Единственно, чем можно было помочь делу, это снять весь минный барраж. Пришлось убрать сети, поднять якоря и вытралить мины.

При подъеме якорей взорвалось на мине и затонуло лоцманское судно *Элерт (Alert);* при этом погибло 11 человек.

Здесь надо отметить, что до этого времени вся работа с якорями выполнялась судами, предоставленными нам старшинами ассоциации лоцманов. У адмиралтейства лишних судов не было. Без помощи этой организации, как в отношении непосредственной работы, так и в отношении снабжения буями и цепями, задача не смогла бы быть выполнена. Гибель *Элерт* была тяжелым ударом не только из-за увеличения трудностей при выполнении нашей работы, но и потому, что это судно успело уже сослужить нам большую службу. Всегда готовое помочь, всегда за работой, оно стало как бы составной частью патруля. Спасены с него были очень немногие; к несчастью, перед самым взрывом мины под носом судна люди отправились вниз завтракать. Ассоциация лоцманов предоставила нам другое судно, но потребовалось время, пока его укомплектовали и отправили; после этого приступили к вторичной постановке сетей. Наконец, все было закончено, и заграждение опять оказалось в более или менее действующем состоянии.

На этот раз мин не ставили ни к востоку, ни к западу от барража, и промежуток под сетями был оставлен свободным для прохода подводных лодок. Интересно отметить, что в этой части Канала приливное течение сильнее в восточном направлении, чем в западном, но это еще не означало, что мины не будут дрейфовать в западном направлении; вот почему новых мин не ставили до тех пор, пока не были изобретены недрейфующие якоря; этим вопросом занялась минная школа. При первоначальной постановке мин к западу от сетей руководствовались тем соображением, что там, т. е. с нашей стороны, они будут более защищены от покушений противника. Вероятность, что у противника хватило бы храбрости на это предприятие, была мала, но возможность существовала; и если бы мины не дрейфовали, то надо считать, что место для них было выбрано правильно.

Задача обеспечения поставленного барража была нелегкой. Ночью создавалась серьезная опасность для дозорных миноносцев; но так как ожидать атак на барраж нужно было именно ночью, то дозор был необходим. Чтобы облегчить миноносцам определение места барража, через каждые 3 мили были поставлены светящиеся буи. Можно доказывать, что эти буи помогали неприятельским

подводным лодкам. Действительно, германский послевоенный авторитет по вопросам подводного плавания, капитан Гайер, пишет:

> «С течением времени эти буи сделались самыми верными друзьями подводной флотилии; все они были пронумерованы и оказывали нам большую навигационную помощь при проходе Дуврского пролива».

На первый взгляд это кажется убийственной критикой, но давайте посмотрим на другую сторону этого вопроса. В навигационном отношении германским судам помощь всегда оказывали маяки: на английской стороне — в Норт Форленде, на Саут Форленде и на Саут Гудвине; на французской — маяк на Гри-Нэ и ряд других. Три из этих маяков видны поперек Канала и, следовательно, по всей длине барража. В обыкновенную погоду огни на барраже могли играть только вспомогательную роль, скорее давать удобство, чем серьезную помощь. С моей же точки зрения, они помогали направлять подводные лодки и особенно миноносцы противника по определенным путям.

Вначале я надеялся ловить неприятельские подводные лодки, выставляя свою подводную лодку у одного из буев, на котором обычно горел огонь. В этом случае огонь должен был гореть на подводной лодке, а на буе — гаситься. Поставленная здесь подводная лодка дважды видела противника, проходящего поблизости; к несчастью, на наших старых подводных лодках имелись только носовые торпедные аппараты, и пока лодка успевала развернуться и навести их, противник успевал уйти. Я просил адмиралтейство дать нам подводную лодку с бортовыми торпедными аппаратами, но выделить было нечего. Таким образом, этот метод атаки отпал.

И опять же, если бы миноносцы и подводные лодки противника использовали всю ширину Канала, то ловить их ночью было бы невозможно. Но крупные германские миноносцы и подводные лодки, естественно, не желали итти через барраж, если этого можно было избежать; как я и предвидел, они пользовались преимущественно проходом между западным светящимся буем и Гудвин Сэндз. Наконец, мне удалось заполучить на три недели новую подводную лодку *E-52*, которую я и поставил на ночь к этому бую со стороны Северного моря; в результате была потоплена *UC-63*. В ту же ночь, при чрезвычайно сильном течении и тумане, две подводные лодки, воспользовавшиеся этим проходом, выскочили на мель у Гудвинов. Одна из них, *U-48*, была поймана и уничтожена; другая, *U-94*, сама разгрузилась и ушла. Позже я поставил небольшое глубоководное заграждение из мин старого образца у дуврской оконечности этого прохода; к сожалению, против подводных лодок эти мины были недействительны, и ни одна лодка не подорвалась на них.

Наличие барража заставляло неприятельские миноносцы при совершении ими молниеносных набегов обходить оконечности этого препятствия. Я решил, что этим можно воспользоваться, и в ночь с 20 на 21 апреля 1917 г. поставил в дозор лидеры *Суифт* и *Брок* для прикрытия входа в Дувр со стороны Даунса и прохода между крайним буем и Гудвинами. Это привело к уничтоже-

нию двух неприятельских миноносцев и прекращению их набегов вообще. Указанных выше результатов достаточно, чтобы судить о целесообразности организации барража и его освещения, но была в нем ценность и помимо этого. Окружавшая барраж тайна и недостаток точных сведений о его возможностях представляли собой препятствие, заставившее крейсерские подводные лодки противника до сентября 1917 г. отказаться от прохода Английским каналом. Цитирую слова капитана Гайера:

> «С апреля 1915 г. через Английский канал перестали ходить все, кроме нескольких подводных лодок из Северного моря. Фландрской флотилии (главным образом подводные заградители), имевшей достаточный опыт в прохождении пролива, удавалось постоянно преодолевать все новые трудности, создаваемые противником в Канале. Таким образом, при возобновлении походов (неограниченное потопление торговых судов) в течение половины времени для перехода к западному побережью Англии пользовались именно этим путем. Отдельные подводные лодки, в частности *U-85* и *U-53*, достигли в этом большого успеха. С другой стороны, при прохождении Канала лодки встречали серьезные затруднения и из-за погоды и других неблагоприятных условий предпочитали пользоваться северным путем, вокруг Шотландии. Когда в марте условия для пользования северным путем улучшились, командующий флотилией Северного моря приказал всем большим подводным лодкам Северного моря ходить к северу от Англии. . . . .
>
> «Начиная с сентября 1917 г., новый командующий решил возвратиться к дуврскому пути. 28 сентября *U-70* попала кормой в минированную сеть, но ее удалось привести в Зеебрюгге. В ноябре *U-48* и *U-94* попали на мель на Гудвинах».

Это неплохой список выведенных из строя подводных лодок, особенно если учитывать, что пока мы не получили новых мин, у нас не было эффективных средств, чтобы воспрепятствовать проходу лодок, и нам приходилось полагаться на собственный ум, блефы, косвенные методы и усиленную работу судов Патруля. Барраж, как препятствие, был мало действителен; однако, будучи неизвестной, но предполагаемой опасностью, он постоянно стеснял свободу действий противника; внушая противнику страх, он косвенно выполнял ту задачу, для непосредственного выполнения которой он не был годен. Кроме того, направляя подводные лодки и миноносцы противника на определенные пути, он этим самым заставлял их нести потери, которых иначе добиться было нельзя. Создание барража являлось жестом отчаяния; наши дрифтеры с громадным трудом поддерживали его, несмотря на штормы и жестокую, холодную погоду. Он выполнил все, чего от него можно было ожидать, и все же впоследствии его высмеивали. Черчил и другие критики издевались над ним, доказывая, что сооружение его было бесполезно, а качества его — иллюзорны. Таково представление послевоенных критиков. Повидимому, они предпочли бы, чтобы вместо потопления двух миноносцев и двух подводных лодок и ограничения возможностей неприятельским судам пользоваться проливом я спокойно сидел и ничего не делал.

Следующий поставленный нами барраж состоял из вертикального минного заграждения между Фолкстоном и Гри-Нэ. В 1916 г.,

при постановке описанного выше барража у бельгийского побережья была использована постановка мин «стеной», т. е. в два ряда на разных глубинах. Насколько мне известно, вертикальная стена из мин никогда и никем еще не предлагалась; между тем она являлась единственным средством обеспечить потопление подводных лодок. В то же время я предлагал Первому морскому лорду выставить барражи такой системы поперек Канала и поперек Северного моря. Он указал на отсутствие запаса мин; однако. мое предложение он счел приемлемым для того момента, когда мины будут изготовлены в достаточном количестве. Нет надобности говорить, что со стороны других лиц и учреждений против этого были выдвинуты возражения; однако, здравый смысл восторжествовал.

При постановке заграждения надо оставлять между соседними минами определенный минимальный промежуток, чтобы взрыв одной мины не мог вызвать детонации другой. Величина этого промежутка колеблется в зависимости от характера мин и их чувствительности к взрывам поблизости. Нетрудно понять, что, если мины поставлены слишком близко одна от другой и одна из них взорвется, то в результате получится фейерверк: одна мина будет вызывать детонацию другой, и так последовательно будет выведено из действия все минное заграждение. В начале войны подобное случилось, кажется, в Гельголландской бухте. Предположим теперь, что безопасное расстояние между минами равно 45 *м*, а диаметр подводной лодки равен 6 *м;* следовательно, чтобы заставить подводную лодку на заданной глубине попасть на мину, надо на этой глубине поставить семь рядов мин при расстоянии между рядами в 45 *м*. Каждый ряд должен быть сдвинут относительно предыдущего, так что, если посмотреть на эти семь рядов издали, то будет казаться, что мины расположены через 6 *м*. Но все это действительно только для одной глубины. В Дуврском проливе, где средняя глубина равна 18 саженям, или 32,5 *м*, потребуется выставить пять групп таких рядов: первую группу — в 6 *м* от грунта, вторую — в 12 и т. д., чтобы получилась целая стена. Нетрудно подсчитать, что надо поставить всего 35 рядов мин. Так как ширина Дуврского пролива около 18 миль, то, чтобы перекрыть его, требовалось от 26 до 28 тысяч мин. В действительности же такого громадного количества мин не потребовалось бы. Можно было утверждать, что если бы каждая подводная лодка гибла во время одного из шести прохождений через минное заграждение или. другими словами, во время одного из трех выходов в море и возвращений обратно, то от попыток прохода через минное заграждение скоро бы отказались. Первоначально предполагалось на каждой глубине поставить по два ряда мин, с расчетом в дальнейшем увеличить их до четырех рядов. Намечено было ставить мины на пяти разных глубинах; таким образом, всего требовалось около 4 000 мин.

При такой расстановке мин можно было рассчитывать, что одна из трех подводных лодок, проходящих через заграждение туда и обратно, погибнет.

В феврале 1917 г., после обсуждения этого вопроса с адмиралами Джелико и Оливером, для постановки минного заграждения была избрана линия Фолкстон — Гри-Нэ, а осуществление ее было отложено на тот период, когда будет готов запас мин. В это время Оперативный комитет, недавно организованный под эгидой сэра Эрика Геддис, предложил другой план, именно: минное заграждение от Дэндженеса до французского берега и линию дозорных судов, которые заставляли бы подводные лодки погружаться. С практической точки зрения это был совершенно абсурдный план. Намеченная комитетом линия была излишне длинна и превышала предложенную мною на 30%.

В сентябре, узнав, что мины будут готовы в ноябре, я приступил к разработке деталей этого заграждения. Чтобы удостовериться, что в избранном для заграждения районе со времени последнего гидрографического обследования не произошло никаких изменений, адмирал Оливер предложил произвести новое обследова-

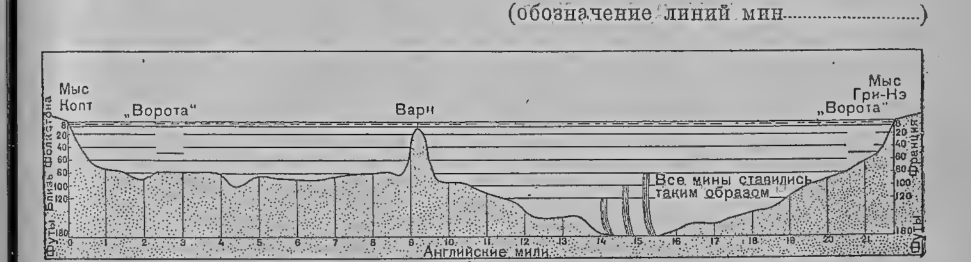


Схема 7. Схема минного заграждения Фолкстон—Гри-Нэ, запроектированного в феврале 1917 г. и почти законченного в декабре 1917 г.

ние и промер; все это было выполнено. Первая операция заключалась в постановке четырех параллельных линий мин от точки к NO от Варн до пути судов у Гри-Нэ. Это была весьма трудная задача, так как у нас хватало судов для одновременной постановки только двух параллельных линий мин; к тому же ставить их приходилось вне видимости берегов и в туманный день; следующие две линии мин ставились на обратном пути, при наличии бокового течения и уже после того, как первые линии пришли в опасное состояние. Правда, поставленные раньше мины находились на значительно большей глубине, чем осадка заградителей, но не исключалась возможность сбросить новую мину непосредственно на мину, уже поставленную. Поэтому наставления для постановки мин были разработаны во всех деталях; в них были предусмотрены все меры для обеспечения максимальной точности постановки каждой линии мин.

Работа продолжалась до тех пор, пока не были выставлены все линии, и была закончена к концу декабря. Схема 7 дает схематический разрез минного заграждения. Для большей компактности на этом плане горизонтальный масштаб — в милях, а вертикальный — в футах. Линии мин, конечно, были расположены не в одной

вертикальной плоскости, как показано на плане, а разделялись промежутками, но в общем получался эффект вертикальной стены из мин.

Пришлось подумать и над тем, как сделать это заграждение опасным и для надводных судов. Первоначально я возлагал надежды на поверхностные сети, однако наш опыт соединения сетей с минами в барраже Гудвин Сноу оказался неудачным. Лучший способ уничтожать подводные лодки — это предоставить им самим взрываться на минах во время прохождения минного заграждения в подводном положении; но естественно, что вскоре после постановки барража должен был подняться вопрос и об усилении дозора на нем. Сделалось необходимым также применение прожекторов, которые одновременно помогали дозорным кораблям определять местоположение минного заграждения[1].

Это, в свою очередь, выдвигало требование, чтобы прожекторы находились в строго определенных точках. Если для их установки делать неподвижные сооружения, то вследствие большой глубины и сильных приливных течений встретились бы значительные трудности.

Обыкновенные суда не смогли бы выдержать стоянку в любую погоду на якоре или на бочке, но пловучие маяки с этим справляются. Почему бы в таком случае не использовать пловучие маяки? Четыре таких пловучих маяка и береговые маяки у Гри-Нэ и на молу в Фолкстоне смогли бы осветить всю площадь поперек Канала. Поэтому я внес предложение взять четыре пловучих маяка и снабдить каждый четырьмя прожекторами, из которых два должны были светить по определенному направлению, а два других — искать. Неподвижные прожекторы должны были светить, примерно по траверзам, а из подвижных прожекторов один — освещать горизонт приблизительно от норда до оста и другой — от оста до зюйда.

Использование стоящих на якоре судов давало еще то преимущество, что поперек Канала получалась действительная линия, восточнее которой не разрешалось бы заходить ни дозорам, ни другим судам. Это давало возможность выставить к востоку, сразу же за пловучими маяками, минное заграждение, опасное для подводных лодок в надводном положении.

Заканчивая письмо адмиралтейству, в котором давалось детальное описание предлагаемых мною методов защиты минного заграждения и понуждения подводных лодок к погружению, я писал:

«Общий план таков:

1) Продолжение существующего глубоководного минного заграждения от Франции до английского побережья.

2) Выставление двойного ряда мин на глубине 8 футов (2,5 *м*) ниже уровня низкой воды, при обычном отливе, по линии, начинающейся в 1 миле к SO от Фолкстон Гейт и кончающейся в 2 милях к NW от Гри-Нэ, с целью фланкировать с NO границы глубоководного заграждения.

---

[1] Утверждение, что я был против пользования прожекторами, приведенное в «Официальной истории войны» («Операции на море», т. V, стр. 180), совершенно не верно.

3) Установка по три прожектора в Фолкстоне и Гри-Нэ, из которых один с лучами постоянного направления, а два — с подвижными лучами.

4) Установка по способу пловучих маяков трех небольших мелкосидящих судов с противоминными утолщениями с целью разделить расстояние поперек Канала. Каждое судно должно иметь четыре прожектора, две 76-*мм* или 102-*мм* пушки и две 203-*мм* гаубицы (для стрельбы на короткую дистанцию). Прожекторы должны быть использованы следующим образом: каждый корабль должен направлять один неподвижный луч на NO и другой на SW — навстречу лучам с других кораблей; два других прожектора должны освещать NO и SW четверти горизонта.

«Эти движущиеся лучи должны находить лодки противника и следовать за ними, чтобы дозорные суда могли загонять их под воду. Прожекторы укажут дозору каждую подводную лодку, находящуюся на поверхности в расстоянии 3 миль от источника света. 76-*мм* и 100-*мм* орудия нужны для защиты пловучих маяков в светлое время суток; 203-*мм* гаубицы и фугасные снаряды с дистанционной трубкой — для защиты их от ночного нападения. Эти корабли должны иметь противоминные утолщения, так как важно расстроить первую атаку со стороны противника; успех первой атаки влечет за собой повторные попытки, но неудача атаки едва ли сделает противника настойчивым.

«Четыре пловучих маяка, если технически возможно, лучше, чем три.

«Дозорные суда должны менять районы патрулирования, чтобы не попасть в низкую воду на мелкостоящие мины.

«Однако, суда должны иметь возможность проходить над минами при любом состоянии прилива, исключая случаи большой волны».

К этому времени Первым лордом адмиралтейства была образована Комиссия дуврского барража (Dover Barrage Committee). Безусловно, было крайне желательно собрать опытных техников, могущих дать заключение о возможности постройки постоянной преграды поперек Канала, поэтому образование технической комиссии было бы крайне ценным. Но попытка руководить работой барража из адмиралтейства через морских офицеров, совершенно незнакомых с практической работой, ведшейся в Дувре, и с общими условиями в районе от Ньепора до рейда Даунс, была, конечно, абсурдом. Она лишний раз подтверждала, как мало в этот период некоторые люди в адмиралтействе ценили опыт. Неопытный человек редко сознает цену опыта.

Состав Комиссии по барражу был странным. Председателем был назначен контр-адмирал Роджер Кийз, имевший опыт войны с турками, но не знавший, каким противником является германское командование на бельгийском побережье; членами были: офицер-гидрограф; один капитан 2-го ранга, инспектор минной службы (Superintending Captain of Mine-Laying), известный гражданский инженер и еще один член.

Комиссия по барражу посетила Дувр, осмотрела все, что было сделано, и затем возвратилась в адмиралтейство, чтобы просто превратиться в пятое колесо весьма сложного в техническом отношении экипажа; затем последовал мало обнадеживавший доклад. Наиболее яркая мысль содержалась в последнем параграфе этого документа. В нем советовалось:

«Для обеспечения успеха какого бы то ни было барража поперек Канала его сооружение, обслуживание, защита и патрулирование должны быть сосредоточены в руках одного офицера, единолично и непосредственно ответственного перед адмиралтейством по всем этим пунктам.

«Полагаем, что всякое другое решение приведет к неудаче».

Другими словами, эта комиссия любителей хотела взять в свои руки центральную часть района дуврского командования и по собственному усмотрению пользоваться его кораблями, не ставя даже в известность адмирала, который нес ответственность за защиту судоходства, противодействие набегам, совместные действия с армией и т. д. Было ли со стороны какой-нибудь комиссии более нелепое предложение!

Если Комиссия или ее наиболее активные члены желали водвориться в Дуврском районе, то это надо было обосновать более серьезно. Предложение их было такого порядка, что с ним не мог согласиться ни один опытный морской офицер; естественно, что это предложение было отвергнуто Первым морским лордом. Нет надобности говорить о том, что когда адмирал Кийз сменил меня, то о Комиссии по барражу с исполнительными функциями в Дуврском районе больше не было слышно.

Назначение Комиссии, пытавшейся командовать и управлять, принесло бесконечно много вреда. Вопросы, по которым я раньше обращался непосредственно к соответствующему морскому лорду, теперь направлялись в Комиссию по барражу. Взять, к примеру, вопрос о мертвых якорях для пловучих маяков. Я стремился получить их как можно скорее. 12 декабря я телеграфировал о деталях и спрашивал, когда якоря могут быть доставлены; мне ответили, что этим делом занимается Комиссия по барражу. В прежнее время посещение пловучего маяка Варн и осмотр его канатов, авторитетное заключение от Тринити Хаус (Trinity House) [1], визит к начальнику снабжения в адмиралтействе и к Четвертому морскому лорду решили бы весь вопрос. Это было бы делом двух дней. Когда в конце декабря я уезжал, Комиссия по барражу, повидимому, все еще размышляла над вопросом, который я разрешил бы до 1 декабря. Поскольку все письма и бумаги, имеющие отношение к барражу, по прибытии в адмиралтейство направлялись в эту комиссию, то я полностью зависел от ее желания дать ход моим предложениям или зажать их. Положение было совершенно безнадежным. Не будь этой комиссии, пловучие маяки стояли бы уже на местах, пролив оказался бы надежно закрытым и уничтожение подводных лодок в ночное время началось бы еще с середины января. В действительности же за январь 1918 г. на барраже ночью не было уничтожено ни одной подводной лодки; первая — *UB-3* — была уничтожена таким способом только 8 февраля, уже после того, как я сдал командование.

Стремление управлять привело Комиссию к попытке диктовать мне организацию дозора в проливе. Поскольку члены Комиссии не имели представления о местной обстановке и не несли ответственности, Джелико, на основании своего большого опыта, отказался

[1] Управление маяками и лоцманской службой. — *Ред.*

поддержать подобный абсурд; тем не менее мелкие вмешательства продолжались. 15 декабря, в ответ на ряд отношений, я писал следующее:

«Я снова увеличиваю число дозорных дрифтеров, во всяком случае временно, на один дивизион.

«Траулеры у Фолкстон Гейт наблюдают за районом от ворот в сторону берега, а два французских траулера—за районом непосредственно у Гри-Нэ.

«Это дает мне возможность выделить два дивизиона к сетям у Гудвинов[1], которые являются самыми важными для защиты Даунса, и один дивизион — для Дэнкерка.

«Для патрулирования минного заграждения в светлое время суток у меня имеется один дивизион дрифтеров; я увеличиваю число дрифтеров до двух дивизионов; когда условия погоды позволяют, то в воздухе непрерывно держатся дирижабли, просматривающие по 2 мили в ту и другую сторону от минного заграждения.

«Изменения такого рода в работе дозора должны быть постепенными — во избежание путаницы и несчастных случаев.

«Кажется, что проводить подобные изменения просто, но это не так. Приходится взвешивать выгоды и невыгоды,— в результате находится правильное решение.

«Очень важно избегать ошибок в военное время, а расположение дозора такого порядка в непосредственной близости к противнику является делом трудным.

«Например, вопрос о дэнкеркских дрифтерах тесно связан с защитой сторожевых судов типа «Р» и 30-узловых миноносцев, а также с зеебрюггскими миноносцами.

«Пока я смогу держать сети и минные заграждения у бельгийского побережья в исправности, германским миноносцам придется проходить вблизи Вест Капелле, а тогда отряд судов, стоящий на якоре у Дэнкерка, будет представлять большую угрозу при их возвращении.

Однако, если допустить, чтобы сети пришли в неисправное состояние, как это скоро должно случиться вследствие недостатка в сетевых минах, то противник сможет возвращаться любым путем между Клифф и Вест Капелле; заставить его итти определенным путем нет возможности, и тогда отряд в Дэнкерке становится бесполезным.

«Отряд в Дувре может предупредить набег только будучи на ходу.

«Если первым извещением о набеге является нападение противника на линию мин, то он сможет уйти раньше, чем наши силы в Дувре успеют ночью выйти в Канал, чтобы преградить ему путь и вступить с ним в бой.

«Я не могу держать каждую ночь на ходу более определенного процента своих миноносцев, так как командиры не смогут выдержать громадного напряжения дневной и ночной работы.

«Стоя на якоре в Дэнкерке, миноносцы не только могут отдыхать, но являются гораздо более серьезным препятствием для неприятельских набегов, чем такой же отряд в Дувре.

«Я пустился в объяснение этой детали, чтобы доказать, что диспозиция моих кораблей имеет основание. Я знаю пожелания адмиралтейства и — нет надобности говорить — сделаю все, чтобы выполнить их, и в то же время, по мере сил, постараюсь обеспечить безопасность пролива; однако, я должен иметь свободу в распределении своих сил и возможность, по мере необходимости, варьировать их; я надеюсь, что адмиралтейство, поставив меня в известность о своих пожеланиях, предоставит мне возможность распоряжаться распределением моих сил и изменять его, когда я сочту это необходимым».

Вообразите адмирала, командующего в военное время соединением и вынужденного писать в таком стиле адмиралтейству в ответ на вмешательство безответственной комиссии!

[1] Сети, прикрывающие северный ход в Даунс.

Существует старая и очень верная поговорка, что «комиссия не имеет ни тела, чтобы быть битой, ни души, чтобы быть проклятой». Другими словами, комиссия может заставить других действовать, но избегает обвинений в случае неудачи.

Это была такая глупость! Передо мной стояла непосредственная угроза набегов неприятельских миноносцев, лежала задача защитить Даунс, обеспечивать французское побережье; а там, в адмиралтействе, сидела безответственная комиссия, распоряжавшаяся обеспечением моих потребностей и пытавшаяся давать мне указания о том, как я должен располагать свои дозоры, чтобы следовать ее теориям.

К счастью, у нас был Первый морской лорд, старый и опытный моряк; но мне кажется, судя по последовавшим в скором времени событиям, что его работу сильно усложняли.

Критики, не имевшие представления об основах ведения войны в Канале, ухватились за мое намерение не разворачивать расширенного дозора у барража в течение месяца после постановки мин первых линий и, не уяснив его цели, начали неприязненные комментарии. Поэтому разрешите мне подробно объяснить причины этого ограничения, а также основания для предложенной мною системы освещения и патрулирования барража; к сожалению, эта система не была принята Комиссией по барражу и моим преемником — ее председателем.

У меня были основания предполагать, что неприятельские подводные лодки зимой проходят через Канал и в дневное время, главным образом в подводном положении. Вероятно, в зависимости от состояния погоды они держались в полупогруженном положении и, завидев какое-либо дозорное судно, погружались. Оказалось, что это предположение было правильным, так как из 13 подводных лодок, погибших на барраже, только четыре были потоплены ночью. Я предполагал, что сразу же, как только минный барраж будет освещен, возвращающиеся домой неприятельские подводные лодки заподозрят наличие какой-то преграды. Получив об этом донесение, германское командование, по всей вероятности, ограничит дневное движение и предложит всем подводным лодкам соблюдать особую осторожность в районе линии Фолкстон—Гри-Нэ. Через месяц, надо думать, они обнаружили бы барраж. До установки на место пловучих маяков и полной готовности освещения было целесообразно не освещать барраж; тем временем можно было попытаться поймать несколько подводных лодок, которые, ничего не подозревая, стали бы немедленно погружаться при виде дрифтера в районе барража. Небольшое число дозорных судов в районе барража не вызвало бы подозрения и вместе с тем заставило бы подводные лодки погружаться. Таким образом, имелась вероятность, что возвращающаяся в базу подводная лодка может ночью вблизи барража нарваться на дозорное судно и погрузиться в минное поле.

В действительности в течение месяца после освещения барража не погибло ни одной подводной лодки; единственная лодка была потоплена еще в период моего командования, до того как бар-

раж был закончен и освещение выдало его секрет. Если бы мой план был принят, то можно было бы рассчитывать, что в течение этого месяца пойдет ко дну несколько лодок, проходящих заграждение днем.

Чтобы способствовать успеху проекта, я еще за месяц до постановки первых мин начал отправлять дозорные суда типа «Р» для патрулирования в те пункты, где можно было ожидать прохода подводных лодок после постановки барража; увидя дозоры и желая избежать атаки, подводные лодки должны были бы взять за правило погружаться в этом месте. По возвращении в Зеебрюгге командиры лодок, естественно, доносили бы об этом; в результате для лодок стало бы обязательным приготовляться к погружению при подходе к тем местам, где они опасались встретить дозорные суда и где до сих пор мин не было. С таким осторожным противником, как германское командование в Зеебрюгге, надо было применить хитрость и предусмотрительность.

После постановки мин дозорные суда должны были занимать прежние места; в результате в дневное время была бы в большей или меньшей степени обеспечена гибель нескольких подводных лодок. К тому же, как только минное заграждение было бы освещено, этот район сразу попал бы под подозрение. Так должен был подсказывать здравый смысл.

Однако, Комиссия по барражу не была знакома с местными условиями и думала по-другому. Так как у нее была возможность непосредственного доклада адмиралтейству, то я получил приказание освещать барраж бесполезными осветительными патронами[1] и недостаточным числом прожекторов. Тем самым весь план был выдан противнику; за исключением первой ночи после введения освещения, пока еще сведения о барраже не были получены в Зеебрюгге, до ночи 8 февраля не погибло ни одной подводной лодки; а между тем за этот промежуток времени через барраж и днем и ночью прошло по меньшей мере 40 подводных лодок.

В виде итога привожу основное содержание моего плана:

1. Создание стены из мин, начиная 6 *м* ниже уровня малой воды и почти до дна.

2. Использование пловучих маяков, оборудованных прожекторами, для обнаружения на поверхности воды каждой приближающейся подводной лодки; дозор должен держаться сзади этой линии и не быть освещенным.

3. Постановка мелководного минного заграждения, как защита от набегов миноносцев; одновременно это заграждение должно быть опасным и для миноносцев и для подводных лодок в надводном положении.

4. Барраж не должен освещаться в течение одного месяца после установки.

В отношении пункта 2-го: принятый метод применения осветительных патронов привел к тому, что освещался не только окружающий водный район, но и сам дозор. Можно провести аналогию

---

[1] Flares — род фальшфейеров, светящих ярким белым светом. — *Ред.*

с применением старинного железного дверного молотка, архаического средства для привлечения внимания живущих в доме, существовавшего до изобретения звонка. Чтобы привлечь внимание определенного человека, есть смысл производить шум там, где он находится, но не там, где его нет. То же и с освещением: надо освещать объект, который ищут, но никак не дозорные суда, занятые его поисками.

Нетрудно представить себе, как освещение прожекторами отразилось бы на подводных лодках, идущих в операцию или возвращающихся домой. Если бы освещение было достаточно интенсивным, лодки могли бы быть обнаружены за 2—3 мили, а дозор оказался бы в весьма выгодном положении для наблюдения за лодками, приближающимися и с запада и с востока. Кроме того, имея запасные прожекторы, можно было бы периодически освещать и западную часть.

Второе преимущество освещения прожекторами заключалось в том, что любая подводная лодка, естественно, стремилась бы пробраться по поверхности именно там, где освещение слабее, т. е. на полпути между пловучими маяками. В таких местах и должен был сосредоточиваться дозор. Разумеется, в этом случае наблюдение было бы гораздо лучше, чем если бы дозор был разбросан равномерно по всей ширине Канала, как это должно было быть при освещении осветительными патронами.

На опыте барража Гудвин Сноу узнал, как нужно заставить итти по определенным путям.

Третьим преимуществом освещения прожекторами было то, что неприятельские миноносцы не могли подойти, не будучи обнаруженными издалека; следовательно, имелось время дать сигнал тревоги нашим охраняющим миноносцам.

Когда выяснилось, что от осветительных патронов мало пользы, были установлены мощные береговые прожекторы: один у Фолкстона и один на Гри-Нэ, а в промежутке использованы прожекторы миноносцев. Однако, по всей ширине Канала это мероприятие не дало того эффекта, какой получился бы от предлагаемой мною системы использования мощных пловучих маяков.

Результаты отступления от моего плана были плачевны. В декабре, до того как заграждения были закончены и до того как противник стал подозревать существование заграждения, была потоплена одна подводная лодка; в январе, феврале и марте погибло на минах только по одной лодке[1]; две лодки погибли в апреле[2]; на май, июнь и август пришлось по одной погибшей подводной лодке[3]. Я не сомневаюсь, что если бы барраж в течение месяца не освещался, а за это же время как следует установили прожекторы, то добыча наша оказалась бы гораздо богаче.

---

[1] Еще одна лодка была потоплена в январе глубинными бомбами с миноносца.

[2] Включать сюда *U-79* мало оснований.

[3] Сомнительно, чтобы *UB-108* погибла на барраже.

Мелководное минное заграждение явилось бы хорошей защитой для дозора. Опыт подсказывает, что обман является лучшим средством для усиления недостаточной защиты. Случай с глубоководным минным заграждением у бельгийского побережья (см. стр. 127) показывает, как легко обмануть противника и ограничить его деятельность. Если бы поставили мелководное минное заграждение, хотя бы даже из мин старого образца, и к ним прибавили достаточное количество пустых мин, показывающихся на поверхности при среднем уровне прилива, то мы избежали бы атак со стороны миноносцев, а подводные лодки погружались бы и без помощи дозора.

Эти мины были бы обнаружены фотографированием с неприятельских самолетов; подводные лодки также увидели бы их; сведения о них дошли бы до штаба. Однако, эти приобретенные опытом идеи не произвели впечатления на Комиссию по барражу, не знакомую с практикой новых приемов войны.

Что же получилось в результате? Ненужная поспешность погубила прекрасный план. Светящие патроны осветили дозорную линию. Для защиты фактически невооруженных дозорных судов, растянутых на 20 миль, не было и не могло быть достаточного числа кораблей. Что я предсказывал, то и случилось. Неприятельские миноносцы произвели набег на дозор и подвергли дрифтеры избиению; было потоплено 8 судов и пострадало 89 человек. Опыт, приобретенный во время набега 1916 г., был забыт, предлагавшиеся мною предупредительные меры не были учтены; результат был печальным. Уинстон Черчил в своих статьях о подводной войне, опубликованных в «Дейли Телеграф» в декабре 1931 г., признавая действительность моих предупреждений, пытается оправдать эти неприятные события. Скрашивая факты яркими и напыщенными фразами, он пишет:

> «Принятие этой страшной ответственности было сущностью замысла адмирала Кийза».

Было бы правильнее и менее обидно для адмирала Кийза, мужественного и гуманного офицера, сказать, что «страшная ответственность» явилась результатом недостатка опыта и невнимания к моим предупреждениям. Можно и должно было избежать кровопролития. Если бы мои предложения о распорядке на линии барража были приняты, то движение подводных лодок, несомненно, прекратилось бы гораздо скорее и дозор не понес бы потерь.

Приводим список подводных лодок, потопленных на барраже или его дозором:

UB-56	XII—17	на минах	на барраже	ночью
U-109	I—18	артогнем и миной	»	днем
UB-35	I—18	глубинными бомбами	»	днем
UB-38	II—18	на минах	»	ночью
UB-58	III—18	на »	»	ночью
UB-33	IV—18	на »	»	днем
UB-55	IV—18	на »	»	днем

UB-31	V—18	на минах	на барраже	днем
UC-78	V—18	на минах или глубинными бомбами	на барраже	днем
UC-64	IV—18	на минах	» »	»
UC-77	VII—18	глубинными бомбами	»	»
UB-109	VIII—18	на минах	на »	ночью
UB-103	IX—18	на минах или от бомб	на »	днем

Проход германских подводных лодок через Канал побудил адмиралтейство снять меня с дуврского командования и назначить туда моего преемника. Расхождение во взглядах между мной и Комиссией по барражу, являвшееся результатом накопленного мною опыта, было истолковано как обструкция с моей стороны и нежелание работать совместно. Как бы то ни было, мои доводы оказались правильными, а Комиссия была неправа; впрочем, это и неудивительно — у меня был почти трехлетний опыт работы в этой обстановке, а у Комиссии его не было.

Совершенно правильным оказалось мое заключение, что, прежде чем освещение выдаст существование преграды, надо в первую очередь действовать против дневного прохода подводных лодок, ибо в светлое время суток было утоплено девять лодок, а ночью только четыре.

Правильным также оказалось мое утверждение, что светящие патроны бесполезны и что надо немедленно устанавливать плавучие маяки и прожекторы у Гри-Нэ и у Фолкстона. Должным образом этого не сделали, и вследствие кустарной организации освещения в течение 6 месяцев ночью удалось потопить только четыре подводных лодки.

Я предупредил адмиралтейство, что предлагаемая организация дозоров приведет к набегам на барраж и к гибели судов; точно так же я указывал, как этого избежать. Над моими предупреждениями посмеялись и не учли их. Увы, мое предсказание сбылось. Бесцельно погибло 8 наших судов и 89 человек.

Будем надеяться, что полученный в этом эксперименте урок заставит адмиралтейство в будущем воздерживаться от предоставления комиссиям права вмешиваться в действия плавающего адмирала.

Я мог бы предоставить издателю «Официальной истории войны» значительную часть этого материала, если бы пожелали воспользоваться моей консультацией о событиях в период моего командования; однако, по неизвестным мне причинам, это сделано не было.

Глава X

ДРИФТЕРЫ

Дрифтеры Северного моря — это маленькие суда с одной мачтой, одной трубой, вместительным трюмом и паровой лебедкой: последняя является очень важным средством при выбирании сетей. Первоначально сети выбирались вручную, но за последние годы судовладельцы установили на судах это весьма необходимое вспомогательное средство; что касается расходов, то на содержание лебедки приходится лишь небольшая часть выручки от каждого улова, остальную выручку делят между собой шкипер, команда и владелец.

Трудно себе представить суда, менее пригодные для боя. Их средства нападения и обороны ограничивались одной винтовкой; они были тихоходны и не могли спасаться быстрым бегством, но вместе с тем они были весьма ценны для дуврского патруля и в отношение работы с сетями и как невооруженные сторожевые суда. Прежде чем описывать их работу, надо остановиться на деталях их оборудования, чтобы в дальнейшем были понятны такие термины, как, например, «дрейфующие сети» и т. п.

Дрифтеры в Дувре представляли собой самостоятельную организацию, независимую от организации тех дрифтеров, которые были выделены для защиты торговых судов у Рэмсгейта и в Даунсе. Первая группа этих судов прибыла в Дувр 4 января 1915 г. В июне 1915 г. дрифтерный патруль достиг максимальной численности и состоял из 132 дрифтеров и трех яхт; личного состава на них было свыше 1 500 человек. Хотя из этого числа полгода назад во флоте служило не больше десятка человек, но это был народ дисциплинированный и готовый на всякую работу.

Суть охоты за подводной лодкой заключалась в том, что лодку надо было поймать в сеть точно таким же порядком, как ловят кроликов; кролик вскакивает в сачок, и затем его убивают; миноносец должен был занять место охотника, приканчивающего свою добычу. К сожалению, опыт показал, насколько примитивна была эта идея; сотни трудностей не были предусмотрены; выяснилось, что для ловли в сети такой крупной дичи, как подводная лодка, надо было значительно отступать от основного замысла. С момента прибытия в Дувр первой сети и до окончания

операций Патруля (после подписания мира) все время непрерывно развивались и методы и средства ловли лодок.

Сети делались из тонкой гальванизированной стальной проволоки; величина ячей была от 3 до 3,5 *м*. Длина каждой сети равнялась 91 *м*, а глубина (ширина), в зависимости от условий использования и глубин моря в том районе, который надо было защищать, колебалась от 9 до 36 *м*. Цена каждой сети, в зависимости от ее размеров, колебалась от 8 до 16 ф. ст. Нормальное оборудование каждого дрифтера состояло из десяти сетей, представлявших собой «флот» («fleet») длиной в 910 *м*. Несмотря на свою легкость, сети были чрезычайно прочны; все же несомненно, что они не в состоянии были задержать подводную лодку водоизмещением от 300 до 3 000 *т*. Поэтому изменился и метод применения сетей: по желанию сеть могла дрейфовать и окутывать, не разрываясь, попавшую в нее подводную лодку. Поскольку сеть тащилась за лодкой, надо было чем-то обозначить ее на поверхности, чтобы в соответствующий момент можно было уничтожить пойманную добычу. Эти, кажущиеся простыми, условия борьбы с лодками ставили массу проблем; некоторые из них до окончания войны не были разрешены вполне удовлетворительно, но часть примененных методов была настолько успешна, что требовала лишь незначительного улучшения.

Первой задачей было заставить сеть держаться на плаву. Первоначально для этого пользовались растительным веществом под названием «капок»; это — вест-индский продукт, хорошо известный публике по изготовляемым из него различного рода спасательным средствам. Однако, выяснилось, что капок долго оставаться в воде не может и теряет свои свойства.

Капок применяли в течение нескольких недель, но, потеряв несколько сот сетей, от него отказались. Начались испытания других средств, вроде пробки, запаянных жестянок и т. п.; наконец, затруднение было разрешено применением полых стеклянных шаров. Они оказались великолепными. Стеклянные шары помещались в сетку, сплетенную из суровых ниток, и прикреплялись к верхней части сетей; противостояли они всяким превратностям очень хорошо. Для придания хорошей пловучести сети длиной в 91 *м* и глубиной в 9 *м* требовалось около 150 стеклянных шаров. Затруднения, однако, встретились при получении необходимого количества этих шаров; вследствие низкого уровня английской стекольной промышленности и спроса на ее товар для других надобностей шары пришлось добывать по высокой цене в Норвегии. Позже необходимое нам количество шаров изготовлялось в Англии; однако, в первые дни недостаточное снабжение шарами часто тормозило работу Патруля.

Самой трудной проблемой, которую так и не удалось успешно разрешить до конца войны, было подыскание прикрепляемого к сети буйка или поплавка, который должен указывать место сети, когда подводная лодка потащит ее на любой глубине. Мы получали десятки проектов и сотни предложений, изучали их и бросали.

Таковы были приспособления, которые день за днем и ночь за ночью использовались дрифтерами в Канале. Когда течение направлялось к весту, они выбрасывали свои сети на линии между Гудвинами и Рюйтингеном и медленно дрейфовали вниз по течению до траверза Фолкстон и Гри-Нэ. Затем сети выбирались на борт. С переменой течения сети снова выбрасывались, и вся эта масса дрейфовала в обратном направлении. Иногда в сети что-нибудь попадало, и тогда к этому месту прибывали все миноносцы, искали поплавок, отмечающий место сети, и сбрасывали на предполагаемую подводную лодку глубинные бомбы. Такие тревоги бывали часто; причиной их обычно являлись посторонние предметы, а не подводные лодки; но тревоги все же создавали известное оживление на общем фоне прозаического времяпрепровождения, тянувшегося из месяца в месяц.

В части оборудования были сделаны некоторые мелкие улучшения; несомненно, наиболее ценным добавлением к сетям явились «сетевые мины» («net mine»), изобретенные адмиралом флота А. К. Уилсоном. Эти мины, взрываемые электрическим током, имели исключительную ценность и произвели полную революцию в методах использования сетей.

Мина, поставленная обычным способом, т. е. прикрепленная ко дну моря минрепом, охраняет только пространство, равное ее собственным размерам, т. е., примерно, 1 *м* × 1 *м*; судно может пройти в расстоянии нескольких сантиметров от любой ее стороны в полной безопасности. Применение мины, площадь действия которой была равна площади сети и которая взрывалась автоматически, значительно увеличивало ценность мин; когда сеть обволакивает подводную лодку, то мина приходит в соприкосновение с ее корпусом и, взрываясь, топит лодку или причиняет ей серьезные повреждения. Неудобство таких мин заключалось, во-первых, в том, что они были также опасны для тех наших судов, которые, помимо их собственного желания, почему-либо попадали в опасную зону и запутывались в сетях; во-вторых,—что для них необходимо было электрическое воспламенение, с которым всегда происходят всякие неполадки, когда батареи и провода помещаются под водой. С появлением сетевых мин прежняя система использования сетей, когда дрифтер вместе с «флотом» сетей дрейфовал по течению, была отменена; почти всюду стала применяться постановка сетей на якорь. Этот способ имел большой успех, однако часто не удавалось определить, потоплена ли подводная лодка; дело в том, что взрывы мин часто происходили от попадания в сети китов, акул и других крупных рыб, а также плавающих в воде остатков погибших судов и т. п. Однако, не раз приходилось убеждаться в успешном действии сетевых мин, когда на поверхности воды вместе с поднимаемыми для ремонта или пересмотра сетями показывался труп германского моряка.

К лету 1915 г. наши успехи в стрельбе на большие дистанции сделали возможной бомбардировку Остэнде и Зеебрюгге и было приступлено к соответствующей подготовке. О приеме, какой нам должен был оказать противник у этих портов, можно было только до-

гадываться; очевидно, надо было ожидать, что он будет таким же, какой мы оказали бы любому германскому кораблю, если бы он пытался бомбардировать Дувр. Наибольшей опасностью являлись атаки подводных лодок; поэтому надо было принять все меры для обеспечения бомбардирующих кораблей от этой опасности. Я решил использовать дрифтеры, которые на время стрельбы должны были поставить сети вокруг кораблей. Это было не совсем удобное решение, так как нам предстояло ночью пересечь Северное море, имея при себе 80 подобных судов, не привыкших к совместному плаванию и совершенно лишенных средств самозащиты. Атака миноносцев в этих условиях представляла серьезную угрозу и могла превратиться для нас в катастрофу. Взвесив все доводы за и против и убежденный в том, что противник сочтет подобное предприятие невероятным, я решил взять с собой 60 дрифтеров. По моему указанию дрифтеры были натренированы в совместном плавании, в перестроениях и в постановке с достаточной точностью своих сетей в виде круговой ограды.

Доставить по 550 *м* сетей с минами в них, выставить их точно в указанном месте так, чтобы они не перекрывались и чтобы не оставалось промежутков для прохода подводных лодок, было делом далеко не легким, особенно для рыбаков, не имевших практики в подобных операциях. Поэтому надо было провести с ними несколько учений. Все было тщательно рассчитано, компасные курсы вычислены в градусах, время — в секундах; много времени затратили у классной доски, чтобы объяснить шкиперам точно, что они должны делать. Четыре или пять раз эта операция проделывалась в море. Было весьма существенным, чтобы до противника не дошло никаких сведений о затеваемом предприятии. Так как избежать нежелательных разговоров при большом числе участников невозможно, то вся работа велась под видом того, что предполагается ввести способ окружения сетями неприятельских подводных лодок, как только они будут обнаружены в Канале.

Первый выход флотилии состоялся 21 августа 1915 г., но суда, везшие наблюдательные треноги, так сильно било волной, что попытку пришлось оставить. На следующую ночь вышли снова, и на утро сети были выставлены у Зеебрюгге.

Столько же дрифтеров принимало участие и в бомбардировке Остэнде 6 сентября; здесь они впервые попали под сильный артиллерийский обстрел, а также подверглись сильной воздушной бомбардировке. Этих людей неожиданно оторвали от самого мирного занятия и бросили в водоворот боя; снаряды с визгом проносились над головой и рвались в воде, бомбы падали в неприятной близости. И все же эти рыбаки держались у своих сетей, которые они затем должны были по приказанию выбрать обратно на дрифтеры; было чуть ли не делом чести не бросить сети при уходе. Так они стояли, не имея никаких средств защиты, кроме винтовки. Это был для них трудный урок, но они говорили, что делают это с удовольствием.

Во время бомбардировки Остэнде часть дрифтеров была использована для защиты линейного корабля *Ридаутэбл*, обстреливавшего

Вестэнде от Вест Дип. Хорошо действовал здесь дрифтер *Вайолет II (Violet II)*, назначенный для обслуживания треног; под сильным огнем 150-*мм* орудий он спас инструменты с одной из треног, а затем отбуксировал ее и потопил, чтобы не дать возможности противнику впоследствии обследовать эти треноги; затем в течение нескольких недель дрифтеры были использованы для защиты кораблей при обстрелах Вестэнде и Миддelькерке.

Выход на следующую операцию состоялся 24 сентября 1916 г. Дрифтеры вышли из Дувра двумя группами: одна сопровождала мониторы *Принс Юджин* и *Дженерел Кроферд* для бомбардировки Зеебрюгге, другая — остальные мониторы для обстрела Остэнде. Первая группа состояла из первого и второго дивизионов и яхты *Сэнда*.

В 2 милях от восточного входа в гавань Дувр дрифтер *Грейт Харт* попал на мину и затонул; при этом были убиты шкипер и семь человек команды и двое ранены. Два других дрифтера со спасенными вернулись в гавань, что уменьшило число сетевых дрифтеров этой группы с 22 до 19.

25 сентября в 6.50 дрифтеры, согласно заданию, выставили сети у Зеебрюгге, а мониторы начали обстреливать различные цели, постепенно продвигаясь к зюйд-весту. В 9.00 противник открыл по мониторам огонь из своих тяжелых батарей. По предыдущим обстрелам можно было судить, что противник стреляет из мелких калибров, так как снаряды падали с большим недолетом. В 19.15 крупный снаряд, повидимому 203-*мм*, попал под мостик около рубки яхты *Сэнда*. Судно получило сильные повреждения и сразу начало тонуть. Все строевые офицеры яхты были убиты, а из 26 человек ее личного состава было спасено только 13. Часть из них спаслась на своей шлюпке, а часть с помощью дрифтера *Фирлес*, который сразу же бросил свои сети, подошел к борту *Сэнды*, снял со шканцев трех человек, поднял ее шлюпки с шестью матросами и вытащил из воды еще четырех.

После потопления *Сэнды* мониторы отошли к норд-весту и снова открыли огонь, дрифтеры же остались на своей прежней позиции.

В 10.20 дрифтерам было приказано убрать сети и выстроиться, после чего флотилия двинулась к западу. Во время уборки сетей дрифтер *Хайасинт*, следующий за *Фирлес*, был обстрелян, повидимому, 150-*мм* батареей; по нему было выпущено 15 снарядов, причем снаряды падали так близко, что палубу заливало водой. Несмотря на это, шкипер и его команда продолжали работу и убрали все свои сети и мины. Потопление *Сэнды* было первым случаем, когда немцы добились попадания в судно Патруля.

В тот же день 2-й, 3-й и 4-й дивизионы дрифтеров вышли из Дувра к Дэнкерку и Вест Дипу.

В 7.35 мониторы открыли огонь и выпустили по батареям Вестэнде 102 305-*мм* снаряда и 17 381-*мм*. В 13.20 флотилия возвратилась и стала на якорь на рейде в Дэнкерке, где был сборный пункт мониторов и дрифтеров.

26 сентября в 4.30 дрифтеры снова проследовали к Вест Дипу, причем шли впереди мониторов для охраны и патрулирования.

В 12.19 *Сэр Джон Мур* и *Принс Юджин* открыли огонь и выпустили 48 снарядов. На следующий день в 13.25 дрифтеры вместе с мониторами снялись с якоря и пошли к Вест Дипу. В 3.50 операция закончилась, и они начали отходить. В 4.06 противник открыл огонь по отходящим мониторам, стреляя через концевые дрифтеры, которые продолжали отходить к норд-весту. Противник выпустил девять снарядов и прекратил огонь, когда мониторы вышли за пределы дальности его стрельбы.

2 октября в 8.45 3-й и 4-й дивизионы дрифтеров снялись с якоря и пошли с мониторами к Вест Дипу, как всегда впереди мониторов. В 11.50 мониторы открыли огонь. Большой неприятельский биплан атаковал *Маршала Ней* тяжелыми бомбами. В 17.10 стрельба прекратилась, и в 18.45 суда стали на якорь у Дэнкерка.

2 октября в 21.00 дрифтеры снялись с якоря и вместе с мониторами пошли через рейд Дэнкерк, проход Зюйдкоотэ и банку Смаль к Зеебрюгге, где стали на якорь в 6.00. Там они образовали четырехугольник вокруг мониторов, обстреливавших побережье. Противник на огонь не отвечал. В 6.40 дрифтеры перестроились и совместно с мониторами пошли обратно в Дувр.

Так выглядели небольшие выходы дрифтеров к бельгийскому побережью. Теперь они стали закаленными бойцами.

31 октября погибла яхта *Эриес*, находившаяся в дозоре поблизости от пловучего маяка Саут Гудвин. Заметив, что пароход *Тоуорд (Toward)* взорвался, яхта совместно с тремя дивизионами не бывших в дозоре дрифтеров направилась к нему на помощь. Командир яхты приказал траулерам доставить спасенных с парохода в Дувр, а трем дивизионам дрифтеров возвращаться в гавань. Ему показалось, что в направлении к берегу находится неприятельская мина, и он пошел к ней, чтобы ее уничтожить. В это время у него под мостиком взорвалась другая мина; от силы взрыва судно переломилось на две части и затонуло в течение одной минуты. Командир, 4 офицера и 17 человек команды утонули; спасены были 1 офицер и 4 человека команды, из которых у 2 человек оказались сломанными ребра.

Одной из наибольших трудностей при работе с этими отважными рыбаками было внушить им, что подходить на своих судах на помощь к взорвавшемуся судну являлось легкомыслием, так как наличие одной мины неизменно означало существование поблизости и других мин. Мною было приказано посылать для спасения команды *шлюпки* и никоим образом не приближаться к взорванному судну раньше, чем его отнесет течением от места взрыва. Однако, сильно развитый на море дух товарищества часто приводил к доблестным, но безрассудным поступкам. Конечно, с точки зрения адмирала, ни один командир не имеет права ради одной доблести рисковать своим судном. Он может рисковать сам лично,— это его частное дело,— но судно необходимо стране и должно быть застраховано от осуществления подобного рода побуждений. Но распространяться о таких вещах бесполезно. Можно сожалеть об уроне, нанесенном стране, и делать выговоры, но в то же время ни один

морской офицер в глубине души не сможет обвинить моряка за подобный поступок.

В начале января 1916 г. нам пришлось погоревать о гибели от взрыва мины дрифтера *Персистив*. Он дрейфовал со своими минными сетями, и они запутались о какое-то препятствие. Выключив свою батарею, он начал выбирать их на палубу. Но после того как была поднята одна сеть, произошел взрыв, от которого погибли судно, шкипер и шесть человек команды; четверо были спасены, один из них раненый.

В конце марта 1916 г. дрифтеры начали готовиться к проведению нового плана, имевшего целью досадить противнику и ограничить его деятельность у бельгийских портов. Как уже указывалось, этот план заключался в устройстве комбинированной стены из мин и сетей в районе от наружной банки Ратель у Ньепора и прямо до голландских вод — у входа в Шельду. На долю дрифтеров в этой операции выпала постановка минных сетей. Каждый дрифтер должен был поставить 910 *м* сетей, которые удерживались за дно двумя якорями и цепями, а на плаву — стальными поплавками и стеклянными баллонами; батареи для мин были помещены в пустые корпуса от русских мин. Сети были в исключительно короткий срок приготовлены командами дрифтеров, работавшими дни и ночи, пока все якорное устройство, батареи и прочее снаряжение не было погружено на суда.

Я не буду останавливаться на деталях постановки сетей. Читателю надо только уяснить, что дрифтеры были разбросаны парами на протяжении 20 миль, находились от неприятельского берега всего в 12 милях и, конечно, легко могли подвергнуться атаке. Поддержка, состоявшая из двух мониторов и миноносцев, находившихся в большом отдалении, могла им оказать мало помощи. Тем не менее они решительно принялись за работу и ставили свои сети так спокойно, точно неприятельские порты Остэнде и Зеебрюгге находились от них в 100 милях.

Особо отметим, что два дивизиона дрифтеров работали в отдалении от остальных: один — значительно выдвинутый к норд-осту, на Раабсе, и другой — в западном направлении у зюйд-вестового буя Хиндер. Помощь, которую им могли, в случае экстренной надобности, оказать большие корабли, была скорее воображаемой. Правда, миноносцы были расположены так, чтобы иметь возможность сразу же броситься в любой угрожаемый пункт; если бы противник атаковал превосходными силами, то на поддержку нашим кораблям должны были ковылять мониторы (слово «ковылять» совершенно точно определяет характер их передвижения). Однако, командиры дрифтеров не были в состоянии оценить эту диспозицию. Кроме разбросанных там и сям дрифтеров, они только видели с одного борта бельгийский берег, а с другого — дым из труб миноносцев.

В 15.15 произошел несчастный случай с дрифтером *Клёвер Бэнк*, ближайшим к голландскому берегу судном. Дрифтер погиб со шкипером и 17 человек команды; один был ранен. Этот дрифтер опустил свою первую батарею и правильно выставил линию сетей; затем, вместо того чтобы повернуть на норд и ставить вторую бата-

рею, он, повидимому, потерял направление, повернул на зюйд и проложил 450 *м* кабеля в направлении к английскому минному заграждению, выставленному до этого траулерами. Сразу же, как только он вывалил наружу свою шлюпку для включения второй батареи, под кормой произошел взрыв, которым был убит весь его экипаж и шесть человек команды с дрифтера *Элеберн*, работавших у него на палубе. Моторный катер *ML-16* и дрифтеры *Элеберн* и *Мери Каун* отправили для спасения пострадавших свои шлюпки, но им удалось подобрать только одного раненого матроса с *Элеберна*.

Около полудня дрифтер *Арндили Касл* донес, что в его первые две сети попала подводная лодка; она оторвала их от троса и протащила поперек течения на 360 *м*. Поспешивший к нему на помощь командир дивизиона определил, что сети продолжают медленно двигаться в зюйд-остовом направлении, и конец одной из них поддерживался на плаву шарами первой сети. В предполагаемое место подводной лодки он сбросил две шестовые бомбы (lance bombs), которые не взорвались, и просигнализировал яхте *Диан*, также поспешившей на помощь. *Диан* сбросила над местом, обозначенным сетями, две шестовые бомбы и затем глубинную бомбу. После сильного взрыва на поверхности показалось большое количество воздушных пузырей и масла. Количество пузырей постепенно начало уменьшаться, но выделение масла продолжалось. Когда в 17.25 *Диан* возвращалась, то на месте предполагаемого затопления лодки все еще были видны большие масляные пятна. Участники этого дела были соответственно награждены.

В 14.15 дрифтер *Глинер оф дэ Си (Gleaner of the Sea)*, стоя на якоре с выпущенными за кормой индикаторными сетями, заметил совсем недалеко от своего носа перископ. Подводная лодка запуталась за якорный канат дрифтера и была хорошо видна. Команда позвала шкипера и приготовила шестовую бомбу. Шкипер бросился вперед, схватил бомбу и сбросил ее на носовую часть подводной лодки; бомба взорвалась, залив водой дрифтер. Подводная лодка, как казалось, пошла прямо на дно. Шкипер дал самый полный ход вперед, стараясь опутать ее своими сетями, и поднял сигнал о присутствии подводной лодки. Когда он прошел вперед, за его кормой показалось большое масляное пятно; на это место он поставил буек. Подошедший на траулере *E. E. S.* командир дивизиона сбросил еще три шестовые бомбы, из которых взорвалась только одна; глубина была 35 *м*. Большое количество масла и воздушных пузырей все еще всплывало на поверхность ясно обозначенной линией. В 15.55 прибыл миноносец *Эфриди;* масло и воздушные пузыри продолжали всплывать. В 16.44 *Эфриди* прошел точно над этим местом с противолодочным тралом.

Дрифтер *Космос*, находившийся в группе у банки Раабс, которая оставалась там, донес, что рано утром 25 апреля был слышен шум винта, а 20 минут спустя в районе сетей лейтенанта Крафтера произошел взрыв. Это донесение было подтверждено дрифтером *Джон Роберт*, стоявшим на якоре в полумиле от этих сетей; он же донес, что в 1.00 он был разбужен сильным взрывом, который потряс дрифтер.

Так закончился для дрифтеров весенний праздник. Никогда до этого экипажам дрифтеров не приходилось проводить так этот день.

Они поставили на якоря 13½ миль минных сетей; из них 11 миль были безусловно опасны; только 1 милю сетей выставить не удалось вследствие боя миноносцев (см. стр. 129) и гибели *Клёвер Бэнка.* В это утро на дрифтеры сыпалось много бомб; зато они с удовлетворением видели, как один неприятельский самолет был сбит нашими летчиками. Единственным достойным сожаления происшествием была гибель дрифтера *Клёвер Бэнк* со шкипером и 17 человеками команды.

9-й дивизион дрифтеров по окончании операции не получил распоряжения уходить и остался на якоре у Раабс. В 5.00 на следующее утро были замечены неприятельские гидросамолеты, летевшие над линией наших буев; они пролетели также над дрифтерами, но не атаковали их. В 6.15 было еще туманно, и команды дрифтеров слышали шум подымающихся с воды самолетов. В 7.00 командир дивизиона пришел к заключению, что шум исходил от неприятельских миноносцев, расстреливающих из пулеметов мины, и приказал своим судам приготовиться к съемке с якоря. В 8.00 туман начал подниматься, и он увидел по сю сторону линии наших заграждений неприятельские миноносцы, расстреливающие буи. Тогда он понял причину шума, слышанного еще с 6.00. Он сразу же снялся с якоря и полным ходом направился к отмели Таунтон Ридж, а оттуда к тому месту, где накануне стояла яхта *Диан* и ее три дивизиона дрифтеров с индикаторными сетями. Миноносцы, все еще находясь по сю сторону минного заграждения, двинулись к зюйд-весту, изменяя курс для преследования, и открыли огонь; однако, снаряды падали недолетами. К 9.50 миноносцы противника, повидимому, подошли к линии наших минных сетей и снова пустили в ход пулеметы. Они, очевидно, расстреливали буи и баллоны для расчистки прохода через сети и преследования дрифтеров. Дрифтеры шли на норд-вест, миноносцы противника в кильватерной колонне — прямо за ними. Теперь неприятельские снаряды падали с перелетами и вокруг дрифтеров; командир дивизиона приказал своим дрифтерам рассыпаться и спасаться, кто как может.

Дрифтер *О-Фэ (Au Fait)*, у которого, как оказалось впоследствии, начали греться подшипники, стал отставать. Получив несколько попаданий, он застопорил, начал травить пар и окутался дымом. Противник прекратил стрельбу и подошел к его борту. С других дрифтеров видели, что, когда *О-Фэ* затонул, его команда села на шлюпки.

Противник, вместо того чтобы преследовать остальные дрифтеры, повернул к Зеебрюгге. Командир дивизиона собрал своих дрифтеров и пошел с ними вдоль линии заграждений к Дэнкерку. Все находившиеся на *О-Фэ* моряки попали в плен и, за исключением шкипера, который в середине 1918 г. был отпущен в Голландию, пробыли там до заключения мира.

В то время было трудно догадаться, почему три неприятельских миноносца не смогли преследовать и уничтожить или захватить весь дивизион дрифтеров. Вернувшись после заключения мира в

Патруль, шкипер доложил, что, когда немцы подошли к его дрифтеру, то первым делом спросили, имеется ли на остальных дрифтерах радио. Он, не задумываясь, ответил, что имеется, хотя в то время на дрифтерах не имелось ни радио, ни вооружения, за исключением винтовок. Противник повидимому испугался, что дрифтеры могут навести на него наши миноносцы, и счел осторожность лучшим проявлением доблести. Кроме оперативного приказа на этот день, у шкипера на судне не было никаких секретных документов. Этот приказ он запрятал в кальсоны; попав вместе со своими людьми в камеру зеебрюггской тюрьмы, он с 9 часов вечера до 3 часов утра разжевывал этот документ. Несмотря на то что дрифтер находился под сильным огнем, никто из его экипажа серьезно не пострадал.

Узнав, что их товарищи попали в плен, офицеры и команда соединения дрифтеров решили послать им продуктовые посылки через женский комитет помощи при Морской лиге; когда впоследствии попала в плен команда другого дрифтера, им также оказали помощь. Всего для питания находящихся в плену товарищей с дрифтеров было собрано подпиской свыше 539 ф. ст.

Последняя постановка сетей, завершавшая план барража, была произведена дрифтерами без помехи со стороны противника. Работа по подъему неисправных сетей и постановке новых продолжалась непрерывно. Иногда замене подлежали одна-две сети, в других случаях одновременно приходилось менять 2, а то и 3 мили сетей. Так продолжалось до ноября 1916 г., когда, вследствие коротких дней и дурной погоды, времени на работу оставалось очень мало; поэтому я приказал за счет сокращения работы у бельгийского побережья сконцентрировать все силы на других барражах, которые мы к этому времени начали развертывать.

Временами мы имели доказательства гибели германских судов. Однажды, при повреждении сетей и взрыве мин на поверхность был выброшен труп германского унтер-офицера с подводной лодки *U-10*. Неизвестно, погибла ли *U-10* в данном месте или нет[1]. В другом случае нельзя было поднять цепь, расположенную в нижней части сетей, так как на ней лежал какой-то очень большой груз. Очевидно, что на барраже нашел свое последнее успокоение какой-то корабль.

В то же время дрифтеры приступили к новой и, пожалуй, самой тяжелой попытке: остановить прохождение неприятельских подводных лодок. Это была не более и не менее как попытка соорудить громадную линию якорных минных сетей, поддерживаемую буями через каждые 450 *м* через весь Канал от Гудвин Саунд до банки Сноу у Дэнкерка. Работа эта была исключительно тяжела, особенно когда длительное время дули норд-остовые или зюйд-вестовые ветры. Скорость приливного течения в обычных условиях не превышала 2½ узлов, но зато во время сизигии она достигала 5 узлов. Детали барража были описаны в предыдущей главе, но нельзя закончить описание работы дрифтеров, не упомянув об их участии в

[1] Последние сведения указывают, что эта подводная лодка погибла в Балтике.

этом гигантском предприятии, связанном с непрерывной работой: воистину сизифов труд. И тем не менее выполнялась эта работа с исключительным мужеством. Так как хороших мин не было, то я ухватился за это единственное средство, чтобы прекратить подводным лодкам доступ в пролив. Мины нового образца еще не поступили, и ожидать их можно было не раньше следующего года. Итак, в надежде, что это в известной мере явится выходом из положения, пришлось взяться за эту геркулесову работу.

Все мои офицеры были убеждены, что эта попытка не удастся; однако, я решил не отказываться от этого проекта до тех пор, пока опыт не подтвердит невозможность его реализации. Ночью барраж патрулировался дрифтерами при очень слабой поддержке миноносцев. О причинах скудости поддержки уже говорилось, так что распространяться о ней нет необходимости. Вместе с тем того или другого вида дозор был необходим, чтобы предупредить возможность надводным кораблям противника атаковать барраж или прорваться в Канал; и дрифтеры были единственными судами, которые я мог выделить для этой цели. Конечно, они были почти не вооружены и в случае серьезного набега миноносцев должны были пострадать очень сильно. Но это — судьба всех сторожевых судов; война — не забава, и если обстоятельства требуют, то рисковать приходится кораблям всех классов.

О набеге 26—27 октября 1916 г. уже рассказано с точки зрения действий миноносцев; остается рассказать о действиях дрифтеров.

Этой ночью дозор на барраже несли четыре дивизиона дрифтеров. 8-й дивизион, состоявший из шести судов, находился между Гудвин Сэндз и буем в 5 милях к *OSO*. 10-й дивизион из пяти дрифтеров был расположен от буя № 5 до буя на 10-й миле по тому же румбу от Гудвинов; 16-й дивизион из шести судов был между 10-м буем и буем у оконечности отмели Рюйтинген; 12-й дивизион из семи судов — между Рюйтингеном и отмелью Дик. В поддержке дрифтеров находились яхта *Омбра*, вооруженный траулер *Х. Э. Струд* и старый 30-узловой миноносец *Флёрт*. Нетрудно видеть, что эта поддержка могла оказать помощь лишь в том случае, если бы в сети попала подводная лодка.

В результате погибли шесть дрифтеров, сильно повреждены были два дрифтера и траулер; из личного состава убито и пропало без вести (повидимому, утонуло) 55 человек и ранено 5. Впоследствии выяснилось, что из этого числа один офицер и девять человек команды попали в плен и были отправлены в Германию. 12-й дивизион атаке не подвергался и оставался на своем месте до рассвета следующего дня. Этим маленьким суденышкам очень не повезло!

Оценка их работы была дана в составленном мною в то время меморандуме:

«Удар противника пришелся по выдвинутому вперед дозору дрифтеров, благодаря наличию которых удалось получить сведения о противнике и дать тревогу. Удовлетворением для дрифтеров может служить тот факт, что предупреждение было получено через них. Я очень сожалею о гибели такого количества ценного личного состава, но войны без потерь не бывает. Дрифтеры в данном случае находились на открытой позиции, связанной с выполнением весьма важных обязан-

ностей; подобная же работа предстоит им, вероятно, и в будущем. Позволю себе еще раз обратить внимание адмиралтейства на то, как дрифтеры держали себя перед лицом опасности и выполняли свои обязанности».

Именно на основе опыта, извлеченного из этого неудачного для нас набега, я мог столь решительно утверждать, что предложения Комиссии по барражу (группы офицеров, не имевшей опыта и незнакомой с местной обстановкой) навлекали на дозор у минного заграждения Фолкстон — Гри-Нэ (1917 г.) катастрофу. Я знал, что если предложение Комиссии будет принято, то произойдет избиение. Мои предложения лучше отвечали задаче уничтожения подводных лодок противника и вместе с тем сохраняли в безопасности суда дозора. Мои доводы учтены не были, и мой преемник принял предложения Комиссии по барражу; в результате случилась катастрофа, которой никак нельзя было допускать. Вина за это падает на адмиралтейство, которое слепо не желало считаться с моими предупреждениями, являвшимися результатом трехлетнего ведения войны в этом районе.

Зимой для дрифтеров, работавших на барраже в Канале, настало тяжелое время. Сети были три раза повреждены самым подозрительным образом, но так как спустить водолаза для осмотра было невозможно из-за сильного течения, то о гибели неприятельских судов можно было только предполагать. Дрифтер *Протэкт* погиб в 1917 г. при подъеме сетей; повидимому, в них попала плавающая мина, в результате чего и произошел сильный взрыв. Спасти удалось только трех человек.

16 апреля шесть германских гидросамолетов атаковали дивизион дрифтеров, охранявший сети у Норт Гудвина. Один из этих самолетов пытался потопить дрифтер торпедой, но неудачно: торпеда прошла в 10 *м* за кормой. Дрифтеры отстреливались из своих орудий, но безрезультатно. Эта атака служит примером того, как немцы неразумно использовали новые изобретения. Вместо того чтобы атаковать большой пароход, немцы выдали секрет нового способа атакой на маленький дрифтер.

Не всегда, однако, воздушные атаки проходили для немцев столь благополучно: в одном случае дрифтерам удалось захватить два гидросамолета.

Печальная потеря произошла в июне 1917 г., когда один дрифтер погиб вследствие взрыва своих же мин. Убито было девять человек и один ранен. Этот случай показал, к чему приводит игнорирование правил обращения с взрывчатыми веществами.

Как уже упоминалось, в июле был восстановлен барраж у бельгийского побережья. Как всегда, дрифтеры ставили сети. За зимний период они приобрели такой опыт в этой работе, что для постановки 12 миль сетей им потребовалось в 1917 г. не 7 часов, как в 1916 г., а только 1½ часа.

Оставшаяся часть года прошла в мелкой борьбе на барраже. Дрифтеры, обнаружив разрыв в линии сетей, ставили перекрытие ее, но несколько ближе к берегу и без поплавков на поверхности, чтобы туда попадало судно, пытающееся пройти в эту лазейку.

Противник топил коробки с батареями; мы ставили фальшивые коробки, а батареи размещали в пустых минных корпусах и погружали их под воду. Таким образом, все время принимались меры, чтобы пресечь ухищрения противника.

Мины для барража Фолкстон—Гри-Нэ начали прибывать в ноябре 1917 г., и как только были выставлены первые четыре линии, я сейчас же подготовил выход дозоров, чтобы заставить подводные лодки в светлое время суток погружаться. Дрифтеры с барража Гудвин Сноу постепенно были отодвинуты дальше на запад, но тем не менее прежний барраж продолжал поддерживаться в исправном состоянии — как предохранительное средство от надводных кораблей.

В ночь с 19 на 20 декабря на минное поле попала первая подводная лодка. Несколько человек из команды было выброшено на поверхность, но подобрать удалось только одного, да и тот в скором времени умер. Дивизион дрифтеров, охранявший этот участок, был соответственно награжден. К концу месяца я был в состоянии увеличить число дрифтеров на барраже и послал на помощь один дивизион из Рэмсгейта.

В то же время я обращал особое внимание на защиту находящихся на барраже судов. Эта защита являлась «детской игрой» по сравнению с защитой дрифтеров на барраже Гудвин Сноу к концу 1916 г. Начать с того, что численность наших миноносцев почти удвоилась и линия их была расположена на 14 миль дальше Канала. Ни одна атака противника не могла пройти для него безнаказанно; и будь поставлено мелководное минное заграждение, — что я предлагал осуществить,— то весьма сомнительно, чтобы противник смог в начале 1918 г. атаковать барражную линию.

Не знаю, дал ли этот краткий очерк полную картину деятельности дуврских дрифтеров. Мне хотелось бы представить те картины, которые вызывает работа этих судов; однако, картина получается неполная, если глаз не видит волн и брызг, боковой и килевой качки этих суденышек, жестоких штормов и смутных очертаний дрифтеров в ночной темноте или же движения их в строю с мониторами через Северное море. Чтобы достойно передать все эти воспоминания, нужно перо художника слова.

Как много заключается в словах: «работа на барраже поперек Канала»! 25 миль сетей, скрытых под поверхностью моря, тяжелые якорные канаты и буи, поднимаемые и опускаемые приливом, и проходящее через них сильное течение; длящийся более часа промежуток между приливом и отливом, используемый для починок; холод и обескураживающие разрушения, производимые совместно приливами и штормами; целые мили сетей, которые приходилось заменять новыми,— перечислять все это — значит только утомлять читателя, не давая вместе с тем полного представления о проделанной работе. Мне хотелось кратко осветить многообразную работу, которая выполнялась на дуврских дрифтерах самыми обыкновенными рыбаками, неожиданно призванными стать лицом к лицу с противником, действовать с сетями новых для них образцов по новым методам — и к тому же под огнем; руководили ими офицеры морского

резерва. Работали они всегда так стойко и мужественно, точно это было их привычное ремесло. После набега в ночь с 26 на 27 октября 1916 г. они продолжали охрану сетей столь же спокойно, как и до этого. Всю жизнь им приходилось бороться с морем, и столь же уверенно они вступали в борьбу с противником. Они продолжали нести дозорную службу, несмотря на то что вследствие обширности района оказать им реальную поддержку было невозможно; более крупных кораблей нехватало; поэтому все тяготы и опасности дозорной службы легли на эти маленькие дрифтеры. Они бодро выполняли свое дело, и приобретенная ими репутация вполне заслужена.

Глава XI

БОЛЬШОЙ ДЕСАНТ

Обратим на короткое время наше внимание на полосу бельгийского побережья, расположенную между Остэнде и Вестэнде. Наблюдая этот участок с моря, вы можете увидеть большую группу домов Остэнде и возвышающийся прямо над ними шпиль церкви. Правее дома редеют и заканчиваются небольшой группой строений предместья Раверзюде. Мы знали, что здесь расположены шесть 100-*мм* и 150-*мм* батарей, а на ¼ мили в глубь территории находится 280-*мм* батарея Тирпиц. Дальше группа сильно разрушенных домов указывала место деревушки Мидделькерке, а еще правее находилось Вестэнде, где в укрытиях среди песчаных дюн было спрятано 120 орудий. Эти грозные земляные сооружения защищали крайний северный фланг германского фронта, тянувшегося на юг до самой швейцарской границы.

Мне представлялось нетрудным высадиться на этом участке побережья, отжать назад германцев и включить треугольник Остэнде — Сен-Жорж — Вестэнде в линию нашего фронта. Однако, сэр Дуглас Хейг, зная обстановку, решил, что линию Остэнде — Сен-Жорж будет слишком трудно удерживать и что для обороны гораздо более удобен Изерский канал. Вместе с тем он согласился на высадку на этом участке побережья, но только тогда, когда в результате намечающегося наступления в северной части Бельгии от Ипра через Пасхендале к Шельде британская армия достигнет Рулера. Он считал совершенно определенно, что эта операция зависит от занятия Пасхендале. В конце 1916 г., когда обсуждался этот вопрос, шли очень серьезные приготовления к наступлению на Рулер, и казалось весьма вероятным, что Пасхендале будет достигнут. Во всяком случае, я надеялся, что, что бы ни произошло, он разрешит Северной армии произвести высадку и сделать набег на батареи Вестэнде, даже если он и не сделает попытки удержаться на берегу или перейти в наступление в глубь территории.

К десантным операциям армейское командование всегда относится с предубеждением. Это естественно, когда армия высаживается на берег и снабжение ее полностью зависит от перевозок морем. Но Английский канал настолько узок, что армия едва ли могла считать его за море. Кроме того, боевые действия развертывались на дружественной территории, где могли быть организованы и разгру-

зочные устройства, базы и склады. Но десантные операции вообще не пользуются популярностью в армии. Однако, я указал, что в данном случае, спустя час после высадки, мог быть установлен контакт с главными силами армии через Изерский канал. Таким образом, основное возражение против высадки сводилось на-нет,— конечно, при условии, что непосредственно в момент высадки войсковые части не будут находиться под огнем.

Если бы вы прошли от Остэнде до Вестэнде, то увидели бы, что почти по всему этому пути выстроена солидная защитная дамба[1] с широкой дорогой на гребне. Кроме того, вы заметили бы, что когда прилив спадает, то песчаные отмели обсыхают почти на 200 ярдов. Как было осуществить высадку перед лицом этих трудностей?

При решении проблем подобного характера надо начинать с определения наиболее желательных условий обстановки; затем, методом исключения невыполнимых условий и замены их более реальными в данной обстановке приходить к окончательному, хотя может быть и не идеальному, решению.

Самым удобным способом высадки является подход транспорта к молу и высадка войск с помощью большого количества сходен. Конечно, ясно, что на бельгийском побережье не было молов, которыми мы могли бы воспользоваться; кроме того, мелководность этого побережья делала невозможным использование транспортов. Мониторы с малой осадкой у нас имелись. В таком случае мониторы должны были заменить собой транспорты. Но как быть с молами? Нельзя ли было построить пловучие пристани и буксировать их с собой? Пожалуй, что да, но в таком случае их надо было устанавливать на якоря. Чтобы мониторы могли подойти к пристани бортом, такие пристани должны быть чрезвычайно длинными: они должны доставать от берега до глубины в 4,2 *м* при высокой воде, к этому надо прибавить длину монитора, т. е. около 80 *м*. Но почему бы в таком случае не высаживать людей на пристань с носа монитора? Во-первых, высадка таким способом шла бы слишком медленно; во-вторых, в высокую воду течение устремляется с большей силой вдоль берега; в этих условиях удерживать монитор носом к пристани было бы крайне трудно. Почему бы в таком случае не скрепить эту пристань с двумя мониторами и не заставить их толкать ее перед собой? В этом и заключалось решение задачи.

Теперь это кажется простым, но сколько пришлось затратить времени, чтобы выработать весь этот план!

В конце концов, я решил построить три понтона; каждый понтон должны были толкать два монитора. На понтоны можно было погрузить орудия, танки и большое количество людей. Между мониторами надо было построить платформы и лестницы, чтобы остальная часть десанта быстро могла сойти с кораблей на понтон и оттуда на скат защитной дамбы. Какую форму должен иметь понтон? В своей наружной оконечности он должен иметь минималь-

---

[1] Назначение дамбы — предохранить территорию от затопления во время больших приливов. — *Прим. перев.*

ную осадку, чтобы его можно было выдвинуть прямо на скат защитной дамбы; осадка этой оконечности была установлена в 45 *см*. Оконечность, примыкавшая к монитору, могла иметь ту же осадку, что и сам монитор. А как длина? Этот вопрос требовал внимательного обсуждения. Очевидно, понтон должен был иметь такую длину, при которой, если бы мониторы находились на 4,2-*м* глубине, береговой его конец упирался бы в защитную дамбу. Другими словами, надо было рассчитать, на каком именно расстоянии от вала в высокую воду находилась 4,2-*м* глубина. Имевшаяся опись этого берега не давала точных глубин; поэтому я был поставлен перед вопросом, как произвести промер непосредственно у берега,

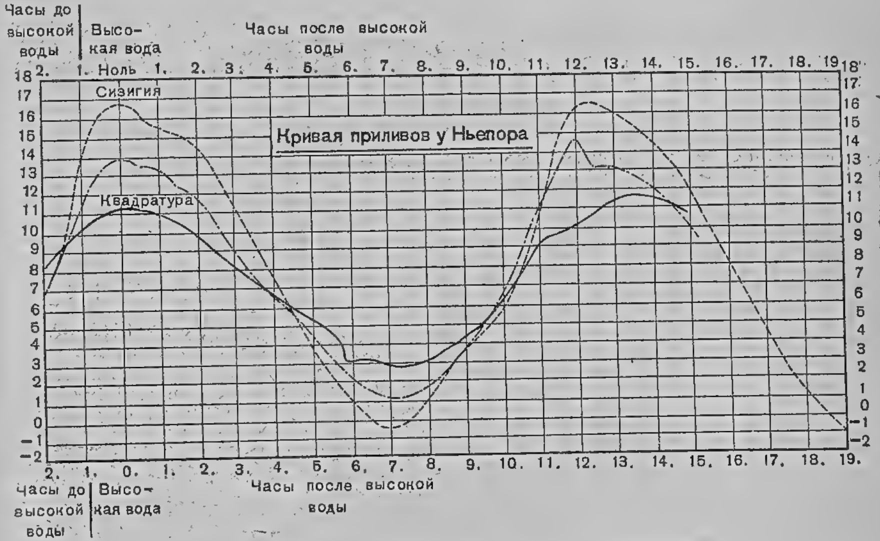


Схема 8. Приливо-отливные кривые у Ньепора.

обороняемого большим количеством артиллерии. Здесь нам пришла на помощь аэро-фотосъемка.

Если вы, пролетая на самолете вдоль берега, смотрите вниз, то вам отчетливо видна граница волн, разбивающихся на песчаном пляже. По мере нарастания прилива эта граница сдвигается в сторону берега, а с отливом она от него отходит. Точное ее положение в любой момент могло быть сфотографировано с воздуха. Предположим, что в период, пока прилив доходит от малой воды до высокой, фотосъемка производится каждые полчаса. Предположим дальше, что высота воды с приливом каждые полчаса увеличивается на 30 *см*. Тогда фотография № 1 покажет линию прибоя в низкую воду; в высокую воду это место будет покрыто водой глубиною 3,6 *м* (за 6 часов — по 30 *см* каждые полчаса). Фотография № 2 покажет линию, которая в высокую воду будет иметь глубину 3,3 *м* и т. д. Таким образом, 24 фотоснимка дадут полную картину расстояний от берега до линий, которые в высокую воду будут иметь глубины в 30, 60, 90 *см* и т. д. — до 3,6 *м*. Проведя линии

равных глубин подобно горизонталям при сухопутной съемке, получим уклон берега. Это как раз мы и сделали. Однако, потребовалось внести две поправки.

Ясно, что высота прилива увеличивалась не точно на 30 *см* в каждые полчаса, и нам не были известны ни нарастание прилива в определенные промежутки времени, ни его скорость. Поэтому я отправил подводную лодку с приказанием подойти ночью к Ньепору, погрузиться, оставаться там сутки и в течение этого времени каждые четверть часа измерять подъем и падение воды над лодкой во время прилива и отлива. Таким способом мы получили показанную на диаграмме кривую, дающую скорость и величины сизигийного и квадратного приливов. После этого уже не было необходимости фотографировать берег в точно намеченные часы; достаточно было, чтобы на фотографии было указано время съемки. Высота прилива в этот момент могла быть снята с диаграммы и сравнена с положением линии прибоя на фотографии.

Необходима была и другая предосторожность. Так как самолеты не всегда летали на одинаковой высоте, то масштаб снимка колебался. Поэтому были избраны два пункта, нанесенные на бельгийскую артиллерийскую карту. Расстояние между этими пунктами давало указание, каким масштабом пользоваться для каждой фотографии.

Уклон берега был получен для пяти точек побережья. Три из них были окончательно избраны как наиболее удобные для высадки. Длина понтона, необходимая, чтобы достать от 4,20 *м* глубины в высокую воду до вала, оказалась равной 165 *м*; она была вычислена по данным аэро-фотосъемки.

Немалую работу пришлось проделать, прежде чем остановиться на этих пунктах высадки. Надо отметить, что на фотографиях был виден ряд песчаных рифов. Глубина на них и между ними определялась по степени их обсыхания и заливания водой во время приливов и отливов. Пришлось произвести проверку, чтобы убедиться в том, что фотосъемка с высоты в 4 200 *м* дает достаточно точные результаты.

Для этого аналогичная съемка берега была проведена к востоку от Дэнкерка. Берег был тщательно промерен специалистом-гидрографом, и полученные данные сравнены с данными аэро-фотосъемки. Сходство было признано вполне достаточным, так как результаты этих двух видов съемки расходились всего лишь на 150 *мм*. Это было неплохо для фотографий, заснятых с высоты 4 200 *м!*

Как только было достигнуто согласие между Джелико и Хейгом, сразу же были предприняты шаги к постройке понтона для испытаний и к разработке деталей. Для этого начальником Управления военного кораблестроения был выделен один из самых талантливых конструкторов адмиралтейства—Лиликрэп.

Тот, кто имеет представление о силах, действующих на корабль даже при спокойном состоянии моря, поймет, что сконструировать сооружение указанных размеров было делом далеко не простым. Однако, энергия и искусство, проявленные Лиликрэпом при раз-

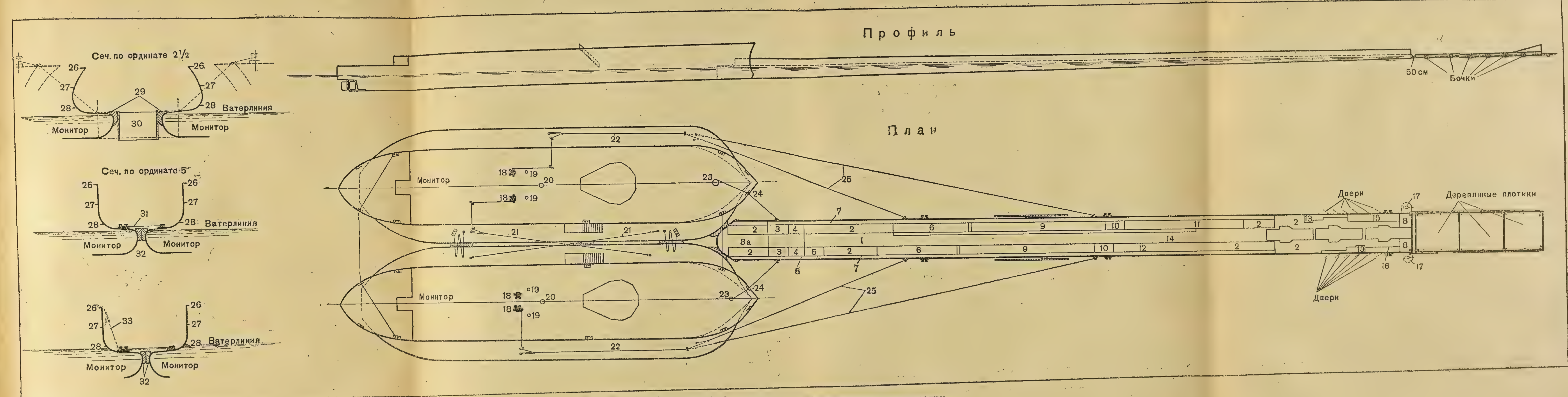


Схема 9. Понтоны и мониторы, подготовленные для высадки.

1. Центральный проход. Люди размещаются в центральном проходе, однако, должен быть оставлен свободный проход шириной в 1,2 *м*.
2. Место для людей.
3. Санитарная машина.
4. Патронная повозка.
5. Грузовики только в центральной колонне.
6. Орудия и зарядные ящики 12 осей.
7. Место для самокатов.
8. Место для морской команды.

8а. По требованию флота место должно быть освобождено от войск.

9. 25 ручных тележек.
10. Двуколки с минометами.
11. 12 боковых прицепок.
12. 7 боковых прицепок.
13. Выдвигающиеся наклонные сходни.
14. Место для 24-*т* запасов, уложенных в кладку шириной 45 *см* и высотой 75-*см*.
15. При притыкании к берегу место должно быть свободно от войск только на понтоне монитора *Лорд Клайв*.
16. При притыкании к берегу место должно быть свободно от войск на всех понтонах.
17. 37-*мм* автом. пушка.
18. Лебедка.
19. Стойка.
20. Мачта.
21. 152-*мм* стальной трос.
22. 114-*мм* стальной трос.
23. Шпиль.
24. Роульс приспособлен так, чтобы трос не мог соскочить.
25. 35-*мм* трос.
26. Полубак.
27. Верхняя палуба.
28. Главная палуба.
29. Вязовые подкладки.
30. Понтон.
31. 115-*мм* стальной трос.
32. Деревянные кранцы, закрепленные у каждого монитора.
33. Стальные тали.

решении этой проблемы, привели к тому, что все конструктивные трудности были преодолены.

Для разработки военно-сухопутных вопросов этой операции главнокомандующим был выделен полковник Мэкмоллен, оказавший нам большую помощь в разработке всего плана.

С морской точки зрения эта проблема была, конечно, не просто переходом. Никому еще не приходилось пробовать управлять двумя отшвартованными борт о борт кораблями с хоботом перед ними длиной в 165 *м* и водоизмещением в 2 500 *т*. Однако, я был уверен, что мы сумеем это сделать, а Джелико, с присущим ему знанием дела, поддержал меня.

Один понтон был построен и испытан в марте 1917 г. у входа в р. Темзу в канале Суин. Быстроту постройки надо отнести за счет энергии главного конструктора Чатэмской верфи. Сначала дело не клеилось. Для облегчения управления первоначально с каждого борта понтона было помещено по небольшому судну, а перлиня к мониторам не выбирались втугую. Этот способ управления успеха не имел. Поэтому оттяжки были выбраны насколько возможно туго, и понтон оказался жестко соединенным с маневрировавшими мониторами. Но, когда суда меняли курс, перлиня рвались. К счастью, посты управления на мониторах расположены высоко и дают хорошее поле зрения. Я имел возможность определить, что перлиня рвались, во-первых, вследствие рывков, получающихся из-за неизбежного провисания, во-вторых, — из-за угловой скорости понтона, а не вследствие равномерного натяжения во время самого поворота. Средством для ликвидации этого было использование цепей. Вместо стальных тросов завели якорные цепи, и после этого неполадки прекратились. Суда ворочались вполне удовлетворительно, и удалось достичь скорости хода около 6 узлов. В итоге комбинация монитор с понтоном оказалась удачной (схема 9). После этого поспешно приступили к постройке остальных двух понтонов.

Второй вопрос был — как добиться того, чтобы мониторы вышли к назначенному месту высадки с точностью до 90 *м*. В высокую воду приливное течение с наибольшей силой движется вдоль берега, и тихоходные суда вроде мониторов могло сильно отнести в сторону; ошибка же свыше 90 *м* привела бы к тому, что, в силу значительного изменения рельефа дна, понтоны могли бы не дойти до пляжа. Начальник штаба адмиралтейства вице-адмирал Оливер предложил для облегчения нашей операции способ, употребляемый кабельными судами. Этот способ был известен под названием «туго натянутой проволоки». Судно выпускает за корму пропущенную через регистрационный барабан тонкую фортепианную струну, наружный конец которой прикреплен к брошенному в определенной точке якорю. Число ярдов, пройденное от места якоря, может быть в любой момент отсчитано по циферблату на барабане. Этот способ дает исключительную точность даже при плавании против приливо-отливного течения или по течению. Действительно, расстояния в этом случае определяются с такой же точностью, как рулеткой. Применение этого способа в нашем случае было очень

просто. Близ Ост Дэнкерка были поставлены два створных огня, видимых с моря. Одно сторожевое судно типа «Р», сопровождавшее головной монитор, бросило якорь с проволокой, примерно, за полмили до предполагаемого прихода на створ. В момент прихода на створ с циферблата снимали отсчет; затем, когда с барабана сматывалось заранее намеченное количество проволоки, судно сбрасывало ацетиленовый буй. Продолжая итти тем же курсом, оно последовательно сбрасывало еще два буя, указывающих места поворотов остальных двух мониторов. Чтобы избежать возможных отказов в действии, были выставлены две пары створных огней, а сторожевые суда всегда ходили парами. В целях проверки места мониторов при подходе к берегу эту процедуру повторяла другая пара сторожевых судов, а за ¾ мили до берега — третья пара. Все сторожевые суда должны были итти почти параллельными курсами и пользоваться одними и теми же створными огнями (см. схему 10). Если бы этот способ был применен моим преемником при попытке блокировать Остэнде (см. стр. 213), то, надо думать, что ошибки в определении места не случилось бы.

Как только были преодолены три первоначальных затруднения— способ высадки, выяснение характера рельефа дна, необходимое для безопасного подхода понтонов, и точный подход к месту высадки под прикрытием дымовой завесы, — за приготовления взялись всерьез. К пяти мониторам Дуврского патруля придали еще два монитора: один с 305-*мм* орудиями — *Принс Руперт* и другой с 356-*мм* орудиями — *Лорд Робертс* (в основном того же типа, что и 305-*мм*). Последний должен был служить резервом на случай выхода из строя какого-либо из остальных мониторов.

Все мониторы были отправлены в Суин у входа в Темзу, вне наблюдения из какого-либо жилого пункта, и поставлены в строгий карантин. Вместе с ними отправились в изгнание один миноносец, один сторожевой катер типа «Р», буксир *Конкерор* и госпитальное судно *Либерти*. Сообщение с берегом было запрещено. Одно судно было выделено для доставки им свежей провизии и почты. Закупка добавочных продуктов, нужных кораблям кроме морского пайка, была поручена капитану 2-го ранга Раусону и специально для этого назначенным людям. На дуврском моле была организована специальная группа цензоров, и каждое письмо с соединения вскрывалось и прочитывалось.

В самом начале возник вопрос об использовании танков. Конечно, их участие было весьма существенным, но, во-первых, можно ли было погрузить их на понтон, и, во-вторых, смогли ли бы они вскарабкаться на дамбу? На первый вопрос Лиликрэп ответил утвердительно, но при условии некоторых предосторожностей в отношении их размещения. В том, что мы сможем разрешить и второй вопрос, у меня не было никаких сомнений, а потому мы принялись за дело. Наклон дамбы доходил до 30°; когда танк подходил к карнизу, то передняя часть гусениц почти упиралась в него. При подъеме на карниз передней части танка площадь гусениц, сцеплявшихся со стенкой вала, уменьшалась, танк скользил и вскарабкаться на карниз не мог. Максимальный подъем, преодо-

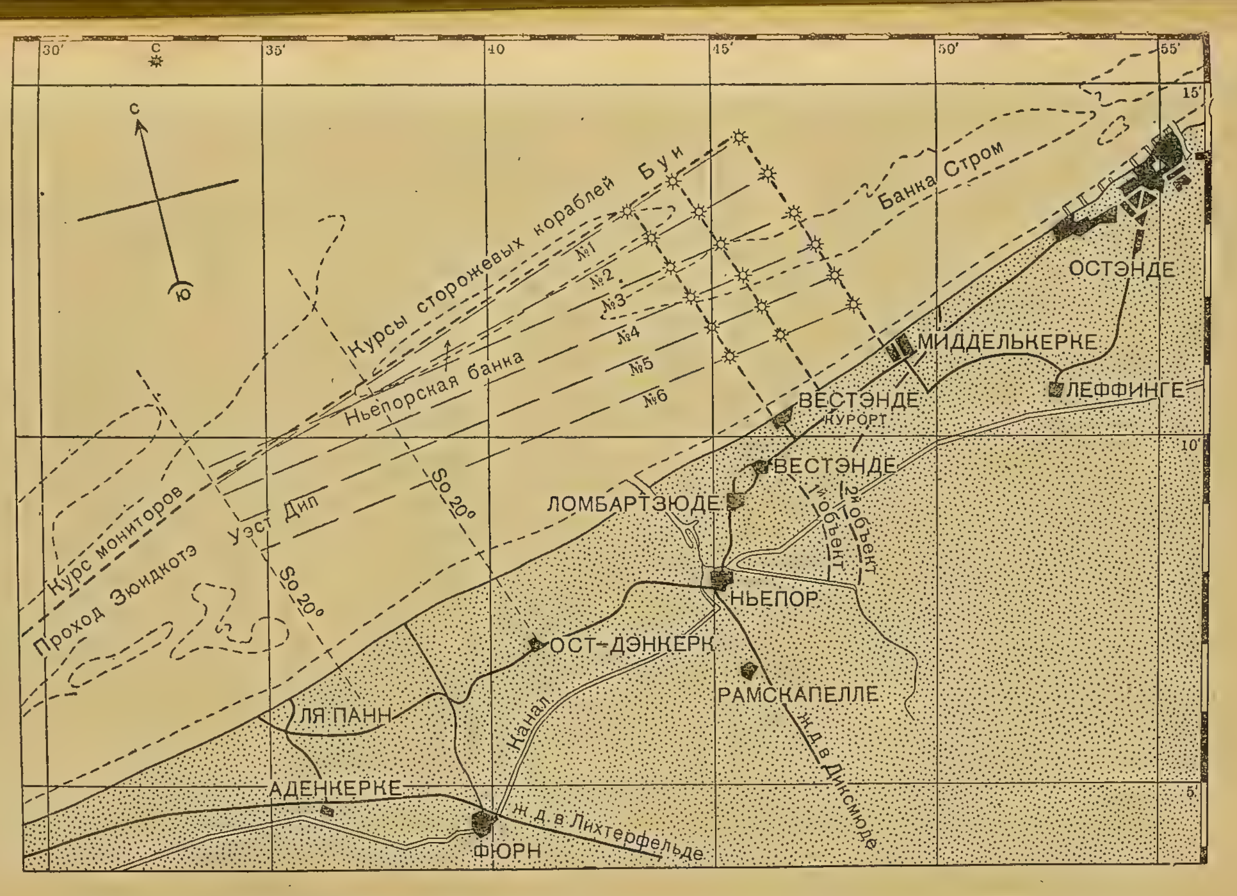


Схема 10. Метод, предложенный для точного определения места мониторами при большой высадке.

леваемый танком с его сравнительно слабосильным мотором, равнялся 45°. При преодолении карниза танк становился под углом 60°, что было уже не по силам его мотору. Чтобы танк мог избежать необходимости преодолевать уклон свыше 45°, надо было дать ему возможность начинать подъем по крайней мере за 3,6 *м* от основания карниза. Следовательно, для преодоления карниза нужно было соорудить наклонные сходни, которые танк смог бы самостоятельно доставить к пункту подъема и уложить на место.

15 апреля 1917 г. я приступил к разработке типа сходен, а в штабе танковых частей во Франции построили точную копию защитной дамбы. 28 апреля мы отправили сделанные в Дувре сходни, и 30 апреля состоялись первые испытания. Ступени на сходне были сделаны из дерева. Так как, будучи полыми, они раздавливались, то мы заменили их массивными перекладинами.

1 мая танк преодолел вал и взобрался на его вершину. Однако, перекладины были неудобны, поэтому были предприняты дальнейшие усовершенствования. Испытания, произведенные во Франции 9 июня, были более удовлетворительны, и мы решили, что этот проект реален. Поэтому я отправил это приспособление в танковый корпус для дальнейших усовершенствований. В конце концов, способными офицерами этого соединения было разработано весьма удовлетворительное устройство.

Высадка была назначена на светлое время суток, в день, когда высота прилива достигала не менее 4,2 *м*. Этим условиям ежемесячно удовлетворяли только восемь дней. Однако, тщательное изучение состояния пляжа при разной высоте прилива показало, что число этих дней может быть увеличено, если в передней части понтона поместить плот. Дело в том, что при меньшей высоте прилива понтон должен был садиться днищем на гребень ближайшей к берегу отмели, тогда как его носовая часть оказывалась над углублением между этой отмелью и берегом. Это значило, что людям, танкам и повозкам для выхода на берег нужно было пройти по 90-*см* глубине; плот же перекрыл бы эту впадину и дал бы возможность всем выбраться прямо на берег. Эти плоты, как вспомогательные средства для увеличения числа возможных дней высадки, были построены, но именно только как вспомогательное средство.

В Суине понтоны и плоты были поставлены в расстоянии около 1 мили от кораблей, чтобы сделать вид, что между ними никакой связи нет. На случай возможного наблюдения с неприятельского самолета практические учения с ними производились только или ночью или в облачную погоду. Для удобства перехода людей с мониторов на понтоны были сделаны специальные мостки и трапы. На марсах мониторов была установлена дымовая аппаратура; вообще были сделаны все возможные приготовления.

По ночам, когда позволяла погода, мониторы швартовались борт о борт и маневрировали. Изолированность от внешнего мира соблюдалась очень строго. Если кто серьезно заболевал, его отправляли на госпитальное судно; если бы кто-нибудь умер, его похоронили бы тут же.

Аналогичный же «карантинный» лагерь был устроен на полпути между Дэнкерком и Калэ, среди песчаных дюн, в Ле Клипоне, где находился штаб 1-й дивизии, которой командовал генерал-майор Стрикленд. Между армией и флотом существовало полное единодушие, а отношения между командующим 4-й армией генерал-лейтенантом Ролинсоном, которому была подчинена 1-я дивизия, и его начальником штаба генерал-майором Монтгомери, с одной стороны, и нами, с другой — носили самый сердечный характер.

План предусматривал высадку трех групп: первой у Мидделькерке, второй — у Вестэнде и третьей — посредине между первыми двумя; расстояния между ними равнялись приблизительно 1 миле.

Рассчитывали, что вся высадка займет всего 20 минут.

Предполагаемый состав высаживающихся частей

I. ЛИЧНЫЙ СОСТАВ

Штаб дивизии

а) Штаб командира: около 19 офицеров и 40 прочих чинов.
б) Группа связи: 1 офицер и 15 прочих чинов.
в) Прочие: 3 офицера, 117 прочих чинов.
Итого: до 23 офицеров и 172 прочих чинов.

г) *Левая колонна*
Штаб 2-й пех. бриг.
Сводная б-рея
Взвод сап. роты
Лоулендская сап. парковая рота
2-й Сэссекский б-н
1-й Нортэмптонский б-н
2-й Королев. стрелк. б-н
Рота 6-го Уэлского б-на
13-й Самокатный б-н
Мотопул. б-рея
2-я пул. рота
126-я пул. рота
Взвод танков
2-я минометная б-рея
2-й сан. отряд
Группа связи
Развед. отделение

д) *Средняя колонна*
Штаб 3-й пех. бриг.
Сводная батарея
Взвод сап. роты
26-я сап. парковая рота
1-й Южно-уэлский погран. б-н
2-й Глостерский б-н
2-й Мэнстерский фузил. б-н
Рота 6-го Уэлского б-на
17-й самокатн. б-н (без 1-й роты)
Мотопул. б-рея
3-я пул. рота
Взвод танков
3-я минометная б-рея
141-й сан. отряд
Группа связи
Развед. отделение
Рота снабж. руч. гран.

е) *Правая колонна*
Штаб 1-й пех. бриг.
Сводная б-рея
Взвод сап. роты
23-я сап. парковая рота
1-й б-н Черной стражи
1-й б-н Камеронских горцев
8-й Беркширский б-н
6-й Уэлский б-н (без 2 рот)
Рота 17-го самокат. б-на
Мотопул. б-рея
1-я пул. рота
Взвод танков
1-я минометная б-рея
1-й сан. отряд
Группа связи
Развед. отделение

II. МАШИНЫ И ПОВОЗКИ

Предполагалось выгрузить с каждой колонной следующие машины и повозки:

Танки: 2 пушечных, 1 пулеметный
Артиллерия: четыре 75-*мм* пушки с передками
четыре 75-*мм* зарядных ящика с передками
две 115-*мм* гаубицы с передками
два 115-*мм* зарядных ящика с передками
Мотопул. б-рея: 19 колясочек
8 мотоциклов
Миномет. двуколок 8

Ручных тележек 150
Крытых повозок 2
Самокатов и мотоциклов: с правой колонной 3 мотоцикла, 183 самоката; со средней колонной 4 мотоцикла, 298 самокатов; с левой колонной 3 мотоцикла, 288 самокатов
Автомоб. легковой 1 со средней колонной
Санитарных автомобилей 2

Все транспортные средства были установлены на понтоне так, что для выхода людей на берег оставался проход (см. схему 9).

Ниже описана программа действий, которая так и не была выполнена.

Чтобы по возможности избежать обнаружения, понтоны до последнего момента должны были находиться в Темзе; проведены были подготовительные мероприятия для буксировки их мониторами в Дэнкерк в темное время суток. Так как расстояние было слишком велико, чтобы пройти его в одну ночь, то на это дело ассигновали две ночи. Первый переход намечался от Суина до бухты Тринити на Гудвин Сэндз, где для понтонов были установлены бочки. Если бы они были обнаружены на этом месте, то их вероятно приняли бы за часть оборонительного оборудования для Даунса. Здесь мониторы должны были их покинуть и итти грузиться углем в Дувр. Чтобы иметь минимальную осадку, они должны были принять угля не больше 100 *т*. На следующий вечер мониторы должны были снова взять понтоны на буксир и вести их до Дэнкерка. По приходе на рейд в Дэнкерк буксир должен был взять и отвести понтоны в гавань. Чтобы скрыть понтоны от наблюдения из города, мониторы также должны были войти в гавань и отшвартоваться рядом с ними. В низкую воду, когда мониторы не могли подойти к понтонам, их должны были заменить мелкие суда. Дважды в день над Даунсом и Дэнкерком должны были подниматься воздушные дозоры, чтобы предупредить возможность аэрофотографирования.

Удобным местом для посадки войск являлась гидроавиабаза. Гидросамолеты были оттуда выведены, и в ангарах разместили часть повозок, которые должны были грузиться на понтоны. Остальные разместились неподалеку. На загрузку понтонов отводилось две ночи; в первую ночь предполагалось загрузить только один понтон, так как рассчитывали, что вначале эта операция пойдет медленно. Остальные два понтона должны были загрузиться в следующую ночь. После загрузки им предстояло возвратиться к месту своей прежней стоянки.

Войсковые части предполагалось погрузить на следующий день пополудни. С утра мониторы должны были отшвартоваться и поставить сходни, по которым люди сошли бы с мониторов на понтоны. Первая группа, состоящая из 20 офицеров и 60 солдат, должна была прибыть на корабли с утра, основная же масса начинала грузиться в 16.00. С этого момента устанавливался сильный воздушный дозор. Закончив погрузку, мониторы должны были выходить на рейд, а вслед за ними буксиром предстояло вывести понтоны и установить там же на заранее приготовленные бочки.

Сосредоточив с утра 80 моторных катеров,— постановщиков дымовых завес, можно было привлечь внимание неприятеля. Во избежание этого первая флотилия катеров должна была собраться в Дэнкерке накануне выхода в операцию. Сбор второй флотилии был назначен на утро дня операции в Калэ, откуда она должна была притти в Дэнкерк к 19.00. Третья флотилия должна была притти в 19.00 из Дувра и четвертая — в 19.45. Через час после захода солнца катерам надлежало подойти к тем мониторам, которым они были приданы.

За исключением охраны мониторов, а также одного лидера и шести миноносцев, которые должны были охранять мониторы, назначенные для обстрела батарей восточнее Остэнде, все остальные миноносцы под командой коммодора Тэрвита должны были держаться мористее района высадки. Три группы по три моторных баржи в каждой, нагруженные предметами снабжения, получили приказание выброситься на пляж вблизи мест высадки; они явились бы складом, которым части могли бы в случае надобности воспользоваться на следующую ночь. В промежутках между мониторами, ближе к берегу, должны были итти малые мониторы, а между большими и малыми мониторами — катера, ставившие дымовую завесу. Чтобы отвлечь внимание противника от действительных мест высадки, малые мониторы должны были открыть огонь за 5 минут до того, как понтоны приткнутся к берегу. Непосредственно перед высадкой должны были открыть огонь и большие мониторы из 305-*мм* и 152-*мм* орудий; чтобы от силы выстрелов не пострадали понтоны и люди, для орудий были заготовлены специальные заряды.

Намеченная операция должна была протекать следующим образом. С наступлением темноты мониторы с погруженными на них войсками выходят из Дэнкерка на рейд и попарно отшвартовываются борт о борт. Понтоны на буксирах следуют туда же и ставятся на 3 бочки, расположенные в 1 миле одна от другой. К моменту, когда концы на буйках будут закреплены, все должно быть готово к перемене течения на западное. Как только понтоны развернет течением, мониторы должны были сниматься, попарно подходить к своим понтонам и отдавать якоря на время заводки цепей. Каждая пара доносит о готовности, выбирает якоря и остается стоять на бочках, на которых уже стоят понтоны. Ровно в 22.00 дается сигнал о съемке с якоря, и каждая пара доносит о том, что дан ход. После этого моторные катера подходят к мониторам и занимают свои места по их правому борту. Охрана из миноносцев выстраивается на левую скулу головного монитора *Дженерел Вулф*, а два сторожевых судна типа «Р» с измерительной проволокой — в 1 кабельтове по левому траверзу. Отряд проходит створные огни Зюйд Коотэ. Учитывая силу течения, корабли должны править на 2 румба вправо от курса. Пройдя узкое место, корабли поворачивают в Вест Дип и затем правят на западную оконечность Ньепорской отмели. Не доходя 1 мили до створа огней в Ост Дэнкеркс, сторожевые суда «Р» получают приказание

отдать якоря измерительных проволок, а с приходом на створ им дают сигнал начинать отсчет.

Затем следует мертвая тишина, нарушаемая только плеском воды и гуденьем моторов на катерах. Бойцы получают какао. Через некоторое время с одного из сторожевых судов сбрасывают проблесковый буй, а вскоре за ним — и со второго. Они указывают место поворота концевым кораблям. Через милю опять сбрасывают пару буев, а еще через милю — третью пару буев. Примерно за 2 кабельтова до своего буя правый монитор в каждой паре застопоривает машины, на обоих мониторах кладут руля-право-на борт, и затем обеим машинам правого монитора дают средний ход назад,— все это делается постепенно, чтобы избежать чрезмерных напряжений в цепях понтонов. За 3 румба до прихода на ведущий к берегу курс правый монитор снова дает машинам ход вперед, отводит руля, и группа, состоящая из двух мониторов и понтона, ложится на новый курс; учитывая, что в этот момент действует уже восточное течение, поправка на этом курсе равняется одному румбу.

В это же самое время монитор *Сульт* начинает бомбардировку фортов восточнее Остэнде, а мониторы *Эребос* и *Тэрор* — батарей Раверзюде. Осветительные снаряды начинают рваться далеко в море, вдоль всего побережья и вблизи флотилии. Тогда ставят дымовую завесу, и вся флотилия направляется к берегу. Вдруг близко за кормой концевого монитора показываются буи, поставленные следующей парой сторожевых судов, затем — за кормой мониторов средней группы и, наконец, за кормой монитора *Дженерел Вулф*. Это означает, что корабли держались точно по курсу и надо следить за следующими буями. Берег теперь должен находиться всего в 1 миле. За полмили до берега малые мониторы открывают огонь. Наконец бамбуковым шестом получена глубина 2,5 *м*: обеим машинам на мониторах дают задний ход и запускают моторы танков. 1,2 метра! 60 сантиметров! И вот понтон мягко садится на грунт. 305-*мм* и 152-*мм* орудия мониторов с уменьшенными зарядами и заранее установленным углом возвышения открывают сильный огонь.

Один крик — и первые 400 человек бросаются на берег, танки трогаются и почти сразу подходят к дамбе. Затем сильное напряжение: танки вползают на дамбу, сбрасывают наклонные сходни. Вот они и наверху! Волна людей взбирается на вал. Как только войска высадились с понтонов, совместными усилиями матросов и солдат начинают выкатывать повозки, передки и салазки для втаскивания орудий на дамбу.

На песок бросают запасные бидоны с водой. Паровые катера прокладывают кабели, и вскоре устанавливается телефонная связь с тремя штабами на берегу. Под мониторами измеряют глубины и изготовляются к вытравливанию телефонных кабелей. Как только вода начинает заметно убывать, мониторы отходят назад, а за ними и моторные катера, ставящие дымовую завесу. В это время снаряды с батарей Раверзюде ложатся среди катеров. Выйдя на глу-

бокое место, мониторы дают ход вперед и направляются к Вест Дип.

Вот описание того, на что мы надеялись и чему не суждено было случиться.

В ожидании начала этой операции я, тщательно обдумав и изучив вопрос, составил следующую записку о трудностях операции и шансах на успех:

«Я считаю, что было бы правильным представить в письменном виде основания, побуждающие меня очень рекомендовать намеченную десантную операцию.

«Каждый план может быть расценен с точки зрения его выполнимости; но понятие выполнимости допускает различные толкования.

«Невыполнимый план, очевидно, бесполезен.

«Никакого труда не стоит выявить совершенную невыполнимость.

«Если успех сомнителен, то вопрос надо тщательно обсудить.

«Успех может быть частичным или полным. Если ожидаемый результат достигается, хотя бы даже весь план выполнялся не так, как первоначально намечалось, то и этот план надо считать удавшимся.

«Возможные потери необходимо сопоставить с ожидаемыми результатами. Если поставлены большие цели, то потери могут играть сравнительно скромную роль, или наоборот.

«Опять-таки, говоря о потерях, надо иметь в виду будущее: нельзя забывать, что невозместимые потери могут настолько отрицательно отозваться на будущих операциях, что сведут на-нет временный успех, достигнутый данной операцией.

«Разрешите мне, поэтому, сформулировать несколько вопросов, по которым можно будет судить о всем деле.

«1 — Является ли план невыполнимым?

«2 — Большое ли значение имеет поставленная цель?

«3 — Столь ли велики вероятные потери, чтобы считать план неприемлемым, особенно с точки зрения будущих операций?

«4 — Так ли велики возможные потери, что смогут повлиять на ход войны?

«5 — Так ли велики трудности в проведении этой операции (именно тактические трудности), чтобы успех был сомнительным?

«6 — Какие возможности у противника сорвать эту операцию?

«Первый вопрос отпадает. В плане нет ничего невыполнимого, нет также порочащих его дефектов и, наконец, нет рискованного расчета на то, что противник в критический момент сделает ошибку.

«В отношении пункта 2 может быть только один ответ. Захват бельгийского побережья представляет для нас жизненный интерес. Удержание его Германией после войны было бы смертельным ударом для Великобритании, как государства. Во время войны оно является для Англии страшной угрозой, так как служит не только морской, но и воздушной базой. Надо было захватить его давно, и поскольку это сделано до сих пор не было, надо это сделать теперь.

«По пп. 3, 4. Какие силы привлекаются для этого? Шесть мониторов с 305-*мм* орудиями и одна пехотная дивизия. Если бы даже все они погибли, то это, конечно, было бы очень прискорбно, но на дальнейшее ведение войны существенно не повлияло бы.

«В настоящий момент мониторы с 305-*мм* орудиями в районе побережья представляют небольшую боевую ценность. Дальность их стрельбы безнадежно меньше, чем у крупных береговых батарей. Они предназначаются для обеспечения левого фланга армии от высадки; однако, в настоящее время, когда войск на побережье у нас достаточно, такая высадка мало вероятна. Не представляю, в какой операции против германского побережья можно было бы использовать эти корабли. Может быть, они представили бы временную ценность в случае разрыва с Голландией или вторжения немцев на голландскую тер-

риторию; кроме этого, я не предвижу возможностей иного их использования.

«До сих пор я берег их, так как не видел равноценного им объекта, против которого их можно было бы использовать. Дальность их стрельбы немногим больше половины дальности береговых батарей. Никакие бомбардировки при отсутствии полного разрушения шлюзов в Зеебрюгге не заставили противника отказаться от использования Остэнде и Брюгге в качестве баз подводных лодок. С 305-*мм* орудиями мониторов добиться этого было невозможно. Пытаться уничтожить береговые батареи, имеющие по сравнению с ними вдвое большую дальнобойность и всего лишь ⅓ их уязвимой поверхности, было бы нелепостью. Но когда появляется действительно важная цель, то весь вопрос меняется, и надо итти на риск, который до сих пор считался нецелесообразным.

«5. Каковы тактические затруднения? В смысле использования мониторов их, в сущности, нет. Сомнение могут вызвать только катера с дымовыми приборами, но поскольку они разделены на группы, в каждой из которых не больше 10 катеров, причем каждая группа находится под командой способного офицера и все они вклинены между большими и малыми мониторами, — то трудно предположить, чтобы им был причинен серьезный вред. Данная операция не связана с затруднениями, присущими десантам со шлюпок, когда необходимы большое количество пловучих средств и полная согласованность действий. В тактическом отношении подход мониторов в строю к месту высадки с катерами, ставящими дымовую завесу между ними, достаточно прост.

«6. Какие возможности имеются у противника?

«Противник может расстроить операцию тремя путями:

«а) — Атакой быстроходными легкими кораблями.

«б) — Огнем как тяжелой артиллерии, так и пулеметов.

«в) — Минами.

«Мы безусловно в состоянии справиться с легкими кораблями.

«Что касается огня тяжелой артиллерии, то это, бесспорно, серьезный вопрос.

«У противника имеется значительное количество орудий калибром 150-*мм* и выше, которые, вероятно, смогут обстреливать место высадки: если бы она проводилась открыто, при полной видимости с берега, то весь план был бы невыполним.

«Единственным средством, допускающим эту операцию, является дымовая завеса, от которой и зависит целиком ее успех или неудача.

«Нетрудно, глядя на карту, преуменьшить трудности, с которыми должен встретиться противник. Посмотрим, что они собой представляют:

«Первое — полное неведение относительно наших планов.

«Второе — незнание приблизительного места высадки.

«Третье — незнание точного места высадки.

«Четвертое — густой туман, скрывающий все передвижения.

«Пятое — расстройство связи, связанное с длительной сильной бомбардировкой.

«Шестое — потери в орудиях и личном составе.

«Седьмое — сильный огонь, обрушивающийся на все его орудия.

«Восьмое — трудность определения расстояния для стрельбы и т. п., даже после получения сведений о месте атаки.

«Девятое — невозможность наблюдения за стрельбой вследствие нашей дымовой завесы.

«Десятое — если бы даже один пункт высадки был обнаружен и мы потерпели бы там неудачу, то для выполнения плана оставались бы еще два пункта.

«Так выглядят трудности для противника, обороняющегося с берега, — поистине внушительная картина.

«Если бы даже противнику были известны общий план и приблизительное место высадки, то определить точные пункты высадки он был бы почти не в состоянии. В а ж н е й ш и м   у с л о в и е м   у с п е х а   я в л я е т с я   б ы с т р о т а   в ы с а д к и. По сути, план основан

на том, чтобы выбросить на берег большое количество людей, прежде чем противник успеет определить пункты высадки, а также иметь достаточное число этих пунктов, чтобы частичная неудача в одном из них не имела решающего значения[1].

«Вопрос о пулеметах надо решать на основе сухопутного военного опыта. Считают, что танки справятся с любым вероятным сосредоточением пулеметов. Кроме того, дымовая завеса сделала бы их огонь мало действительным.

«Благодаря секретности был бы скрыт основной замысел операции.

«Дымовая завеса должна скрывать все до момента высадки.

«Затем противнику придется очень быстро уяснить себе действительный характер атаки и принимать меры для отражения ее в условиях беспорядка, вызванного продолжительным и непрекращающимся сильным артиллерийским обстрелом.

«Остановимся на момент на вопросе сохранения тайны. До каких пределов секретность имеет существенное значение? Если бы подробности операции были известны противнику, то он мог бы расстроить ее; но это заставило бы его принять ряд мер, которые показали бы нам, что наш замысел ему известен.

«Возможно, что противник не ограничится только отражением нашего десанта, а пойдет на риск и даст нам высадиться, чтобы затем нанести нам серьезные потери; однако, если учесть опасность положения, в котором он окажется в случае нашего успеха, а также то обстоятельство, что он до последней минуты не будет знать, что мы не переменили места высадки, то он вероятнее всего изберет более осторожный образ действий, а именно: сделает неприступным гребень дамбы[2]. В настоящее время есть основания предполагать, что противник более беспокоится за участок берега от Бланкенбурга до голландской границы, чем за другие участки побережья. Если бы мы могли высадиться в этом районе и поддержать наш десант до захвата им Брюгге, то с помощью нашей Ипрской армии у Туру (Thourout) отступление противника с побережья было бы отрезано, и это привело бы к крупному поражению. Почему бы противнику не предусмотреть подобные действия с нашей стороны? Это столь же выполнимо, как для противника высадить десант на английское побережье и поддержать его продвижение. Обратите внимание, как серьезно относится к этой возможности английское военное командование. Из двух десантов — германского в Англию и нашего в Зеебрюгге — последний более выполним. Поэтому, чем больше будет противник убеждаться в вероятности нашего десанта, тем больше оснований предполагать, что его внимание будет сосредоточиваться на восточной части побережья.

«То, что противник уверен в нашей высадке, еще не беда.

«Если ему известен наш план, то он покажет это своими оборонительными мероприятиями.

«Ему безусловно неизвестно точное место нашей высадки.

«Нарушение тайны не поведет к катастрофе, так как противник или сделает попытку высадки невозможной (если он действительно знает все), или сосредоточит свое внимание на безвредных участках побережья.

«У нас большое преимущество в том отношении, что мы знаем, что мы собираемся делать, где и когда.

«Противник ничего не знает наверняка и потому сможет начать противодействовать только в последнюю минуту. Если же он узнает, то сам и обнаружит это.

«Если ему посчастливится сосредоточить огонь уцелевшей от обстрела артиллерии на одну из десантных групп и мы потеряем два-три монитора, эта потеря будет незначительной по сравнению с тем резуль-

---

[1] Этот момент представляет интерес в связи с неудачей высадки в Зеебрюгге. Записка была составлена за год до Зеебрюггской операции.

[2] Это мероприятие может быть обнаружено нашим аэрофотографированием.

татом, который может быть достигнут остальными группами. Поскольку сейчас имеются для мониторов ценные объекты, надо их использовать, а не оставлять ржаветь до окончания войны.

«Конечно, мины представляют опасность. Однако, использование для операции времени высокой воды лишает контактные мины их ценности; если же будут поставлены обсервационные мины[1], то число их должно быть очень велико, чтобы вывести наверняка из строя две из трех десантных групп. Если даже будет поврежден понтон, то это не обязательно помешает выходу войск на берег. Это одна из случайностей, предусмотреть которую с достаточной точностью не представляется возможным. Однако, вероятность того, что одна мина остановит высадку, слишком мала.

«Ничто на войне не может быть достаточно предусмотрено. Однако, в данном случае за нами все преимущества применения новой идеи и инициативы. У нас нет оснований предполагать, что противник знает столько же, сколько и мы сами, или наделять его даром предвидения. Мы должны быть готовыми к потерям, но зато перед нами крупные цели. План тщательно прорабатывался в течение нескольких месяцев, и есть основания ожидать не только успеха, но даже очень большого успеха».

Попробуем теперь, в свете последующего опыта, критически рассмотреть — какие у нас были шансы на успех. Прежде всего противник не знал о том, что готовится высадка; это доказывается тем, что на фотографиях, снятых с дамбы после назначенного для высадки дня, никаких оборонительных сооружений обнаружено не было. Препятствия для танков были сделаны только спустя некоторое время, уже после того, как проект был отставлен и план стал широко известен. Без сомнения, наш воздушный дозор не подпустил бы аэрофотографов противника к Дэнкерку, однако, если бы даже фотоснимки и были сделаны, то вид в плане мониторов в соединении с понтонами привел бы противника в замешательство, так как эта комбинация противнику известна не была.

Первые сведения о том, что что-то происходит, могли быть получены противником только тогда, когда головные мониторы находились бы у Ньепора и двигались курсом на ост. Если бы дозор обнаружил их там, то что он мог бы донести? Очень немного. Чем дольше мониторы держались бы на этом курсе, тем сильнее было бы убеждение, что целью атаки является Остэнде или побережье дальше к востоку. Не было оснований предполагать, что «поворот все вдруг» по направлению к берегу будет замечен противником. Но если даже предположить, что противник обнаружит этот поворот, то что же мог он сделать в течение получаса, особенно учитывая, что точное место высадки на 5-мильном участке берега, от Ньепора до Остэнде, ему все-таки не будет известно.

С развитием фронтального наступления у Ньепора германские резервы должны были бы выполнять двоякую роль, а именно, усиливать фронт по Каналу и оборонять весь 4-мильный участок побережья. Надо учитывать, что снять части с других пунктов восточнее противник не мог бы, так как догадка о наших намерениях могла быть всего лишь догадкой, и оголять район к востоку

[1] Обсервационные мины соединяются электрическими проводами с берегом, и взрыв производится наблюдателем в тот момент, когда корабль находится непосредственно над миной.

от Остэнде было рискованно. Бомбардировка батарей Якобсен и Раверзюде 381-*мм* орудиями наших мониторов и 234-*мм* береговыми орудиями, а батареи Тирпица — 305-*мм* береговыми орудиями создала бы впечатление, что готовится удар на Остэнде. Постановка заготовленных в достаточном количестве дымовых буев к востоку от Остэнде безусловно привлекла бы внимание противника своими вспышками огня; между тем к западу от него, за исключением движущихся на восток кораблей, все было бы спокойно. Предполагать, что противник атакует наши корабли своими миноносцами, не было никакого основания. Идущий в голове малый монитор и наши миноносцы вступили бы с ними в бой, и неприятельские миноносцы, выпустив свои торпеды, как всегда, отошли бы[1]. Прорвавшись через завесу, неприятельские миноносцы могли бы выяснить действительную обстановку, но подобного рода активные действия противоречили духу боевой подготовки германского флота.

Вся колонна судов, растянувшаяся параллельно берегу па 3 мили, окуталась бы дымом с тусклыми проблесками красного света; при начинающемся рассвете создалось бы впечатление, что корабли идут мимо.

Следующее, что увидел бы противник, это фосфорный дым, который он мог бы принять за отравляющие вещества; это заставило бы его надеть противогазы. А через несколько минут начался бы обстрел с малых мониторов; это показало бы, наконец, противнику, что целью атаки является участок побережья к западу от Остэнде. Но опять-таки, сделав попытку сосредоточить силы в обстреливаемых пунктах, противник попался бы, так как каждый малый монитор должен был обстреливать участок, отстоящий на полмили от действительных пунктов высадки. Последние могли быть, наконец, обнаружены только тогда, когда понтоны в непроницаемом дыму приткнулись бы к берегу и мониторы открыли бы стрельбу в упор из своих 305-*мм* и 152-*мм* орудий. Грохот стрельбы продолжался бы в течение 5 минут, пока танки с первым броском выбирались бы на берег; к моменту, когда танки должны были оказаться на вершине дамбы, стрельба должна была прекратиться.

Вся эта операция, с нашей точки зрения, была воплощенной простотой и, вместе с тем, скрыта от противника непроницаемой тайной. Противник никогда не мог предположить, что у нас хватит дерзости атаковать защитную дамбу, так как он не подумал бы о дымовой завесе.

Что же касается огня тяжелой артиллерии, то опаснее всего были батареи 152-*мм* орудий, расположенные в Раверзюде, но во что они должны были целиться? За дымом они ничего не увидели бы: естественно, ничего не зная ни о понтонах, ни о мониторах, они не знали бы ни расстояния от дамбы до цели, ни расположения ее по направлению. Корректировка с воздуха после рассвета была бы невозможной из-за нашего усиленного воздушного дозора. Кроме

---

[1] Скорость наших миноносцев была ограничена 18 узлами, чтобы не разводить волны.

того, 381-*мм* орудия мониторов, а также 305-*мм* и 234-*мм* пушки, заранее установленные нами на берегу, в значительной мере парализовали бы эти батареи. Если бы даже немцы знали о высадке, то расстроить ее, не воздвигнув на дамбе специального бруствера, было бы весьма трудно, особенно учитывая, что места высадки наверное оказались бы несколько смещенными по сравнению с первоначально намеченными.

В морском отношении все условия операции обещали успех. Командование 1-й дивизии, рассмотрев проект со своей точки зрения, также отнеслось к нему положительно. В изолированном лагере был выстроен участок защитной дамбы, и люди тренировались в влезании на нее[1]. Сделан был также макет всего побережья длиной в 30 *м*, и на нем изучались все ориентиры, строения и другие пункты.

На схеме 10 показаны намеченное продвижение десанта на берегу, первый бросок и районы дальнейшего наступления. Надо отметить, что расстояние между районом высадки в Вестэнде и линией британского фронта равнялось всего 1½ мили и что все главные батареи противника могли быть взяты с тыла. Остальные пункты высадки выводили в тыл второй линии обороны. Насколько можно было предвидеть, фронтальное наступление, комбинированное с неожиданной высадкой в тылу, привело бы к окружению немцев и полному их уничтожению. Десант для этого должен был бы высадиться на участке Мидделькерке — Вестэнде и между этими двумя пунктами.

Был также разработан и другой план, отличавшийся от первого тем, что предполагался только бросок для уничтожения орудий и удержания Вестэнде, без дальнейшего продвижения вдоль берега. В этом случае высадка должна была производиться в Вестэнде и в двух пунктах к западу от намечавшихся по первому плану.

К сожалению, эти планы так и не удалось осуществить. Прошли июль и август, а наши войска все еще были задержаны на Пасхендальской гряде. Наступление так и не докатилось до Рулера. Весь июль и август мы с нетерпением ожидали развития наступления, но погода все время препятствовала ожидаемому продвижению армии. В сентябре приливы были удобны, но дни становились короче; поскольку высадка должна была производиться в высокую воду, то было очевидно, что в октябре пришлось бы высаживаться до рассвета; армия же хотела вести наступление при дневном свете.

По этому вопросу в Главной квартире состоялось совещание: на совещании я доказывал, что, в случае неудачи наступления на Рулер, мы сможем провести видоизмененную операцию, а именно — захватить только участок побережья от Мидделькерке до Ньепора, уничтожить сотню, или около того, действующих в этом углу орудий и дать возможность флоту установить у гостиницы

[1] При осмотре впоследствии настоящей дамбы оказалось, что преодолеть ее было бы значительно легче, чем дамбу, построенную во Франции для наших опытов.

«Палас» свои тяжелые орудия для обстрела шлюзов в Зеебрюгге и дока в Брюгге. Однако, главнокомандующий не одобрил этого плана (см. ниже примечание к главе).

Поскольку, однако, ген. Ролинсон был готов провести главную операцию до рассвета, при условии хорошего лунного освещения, главнокомандующий согласился на ее выполнение, если только армия к тому времени будет готова к наступлению. Поэтому в течение сентября и половины октября все держалось в готовности для осуществления проекта. Для нас разница заключалась только в том, что пламя фосфорных горелок было бы видно противнику; но поскольку это должно было происходить на расстоянии свыше 3 миль, меня это не смущало. После того как противник определил бы, что эти огни приближаются, до момента высадки оставалось бы только 20 минут, а за это время он не смог бы принять решительные меры для противодействия атаке.

Ген. Стриклэнд и его офицеры любезно пригласили личный состав находившихся в изгнании мониторов посетить лагерь 1-й дивизии в Ле Клипоне. Это было приятным освежением после затворнической жизни в Суине. Мониторы приходили попарно, становились на якорь у Ле Клипона, и люди проводили по три дня на берегу. Под соответствующим надзором было организовано посещение фронта; и офицеры и команды остались очень довольны этим визитом.

15 октября 1-я дивизия получила приказание уходить с побережья, и на этот год операция была отменена. На некоторое время всеми нами овладели разочарование и печаль.

Примечание к главе XI

7 августа 1917 г. я получил следующее извещение от начальника штаба главнокомандующего:

«Бой 31 числа прошел вполне удовлетворительно, и я не сомневаюсь, что все было бы благополучно, если бы не дождь. Из-за него мы не в состоянии выполнить свой план, а люди очень изнурены доставкой запасов и т. п. на фронт. Не зная, как долго продержится эта погода и какое сопротивление смогут оказать немцы, мы, к несчастью, не имели возможности назначить вам срок. Но, насколько можно предвидеть, более вероятным представляется не август, а сентябрь».

В результате совещания, состоявшегося в оперативной группе штаба главнокомандующего при участии его самого, его начальника штаба, командующего 4-й армией и моем, первому морскому лорду было послано отношение. Привожу наиболее существенные части его:

«В связи с плохой погодой наступательные действия 5-й армии задержались; поэтому еще не создалась обстановка, при которой намечалось наступление 4-й армии и высадка десанта. Больше того, трудно даже предположить, чтобы необходимые условия могли быть созданы в ближайшее время...

«Вице-адмирал Бэкон указал, что овладение участком побережья между Вестэнде и Мидделькерке имеет для флота большое значение. Однако, главнокомандующий отметил, что из военно-сухопутных соображений он не согласен предпринять комбинированную морскую и сухо-

путную операции до тех пор, пока не создадутся соответствующие условия, т. е. пока противник не понесет серьезного поражения, Пасхендале — Staденская гряда не будет занята и позиции противника на побережье не окажутся под серьезной угрозой. Затем он указал, что не склонен поддерживать десантную операцию, имеющую целью облегчение перехода через реку Изер и захват оборонительного участка на ее восточном берегу.

Поэтому становится необходимым обсудить вопрос об отсрочке операции. Вопрос усложняется еще тем обстоятельством, что период удобных для высадки приливов на третьей неделе сентября приходится на время с полуночи до 4.30, т. е. в темноте, а на первой неделе октября — и еще раньше.

«В течение первой недели октября луна будет светить всю ночь.

«Вице-адмирал Бэкон заявил, что в некоторых отношениях начало октября для флота удобнее, чем начало сентября, при условии, если армия способна предпринять ночное наступление.

«Генерал Ролинсон подтвердил, что нет основания отказываться от ночной операции, если будет светить луна.

«На этом основании главнокомандующий решил, что, исходя из существующей обстановки на фронте 5-й армии, десантную операцию надо отложить на первую неделю октября. Если остальные факторы будут благоприятствовать, то комбинированная операция на побережье будет проведена в этот период до рассвета...»

15 октября начальник штаба главнокомандующего нанес мне последний удар, прислав следующее извещение:

«Упорно держится дурная погода; она настолько задержала наше наступление, что подготовиться к комбинированной операции в этом месяце нет никакой возможности. Сэр Дуглас написал сегодня об этом адмиралу Джелико. Если погода улучшится, то до окончательного наступления зимы мы еще можем рассчитывать добиться успеха; однако, мне представляется, что если с сухопутной точки зрения проведение этой операции и будет возможным, то условия на море позже октября едва ли допустят выполнение всего плана в этом году.

«После того что вы лично сделали в целях достижения успеха, для вас это будет большим разочарованием; вы знаете, что мы со своей стороны сделали все возможное, но погода нас не баловала. На основе нашего опыта мы убеждены, что при наличии хорошей погоды весь план был бы выполнен».

Глава XII

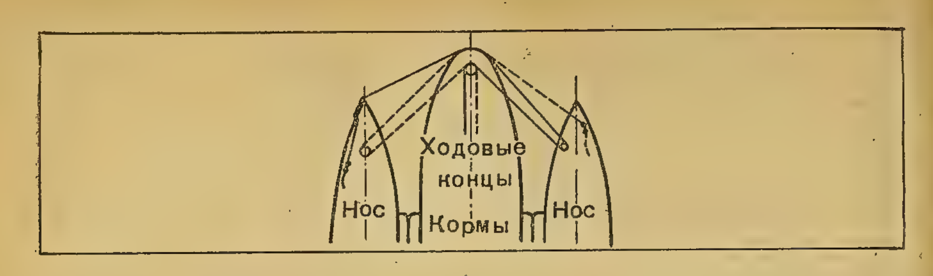
ПЛАН ЗАКУПОРКИ ОСТЭНДЕ И ЗЕЕБРЮГГЕ

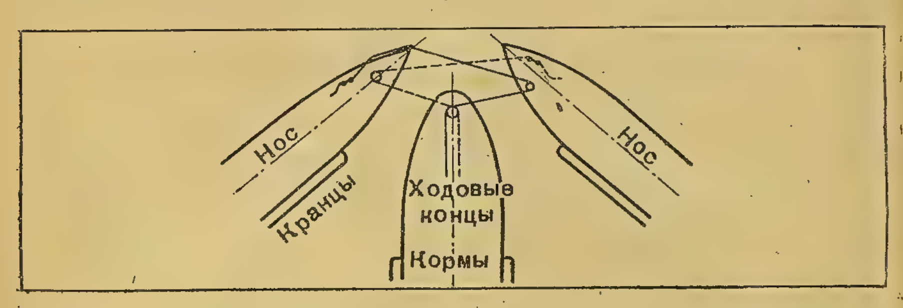
В 1915 г. я разработал план разрушения шлюзовых ворот и атаки мола в Зеебрюгге. В то время на молу было мало такого, что могло быть разрушено, но захват его являлся предпосылкой для атаки на шлюзовые ворота. Этот план весьма подробно обсуждался с Первым морским лордом Джексоном, с начальником штаба Оливером и с адмиралом флота Артуром Уилсоном и был отставлен преимущественно из-за трудностей создать хорошую дымовую завесу. Единственный в то время способ получения дыма заключался в применении смеси аммиака с серным ангидридом. Специальными аппаратами были оборудованы 20 траулеров, и с ними в Темзе провели опыты. Дым получился, но он был слишком локализирован и в сухую погоду недостаточно устойчив, чтобы служить эффективной завесой; кроме того, в течение довольно продолжительной операции возникали большие затруднения из-за коррозии сопел. Эти затруднения можно было преодолеть, но главный и решающий недостаток заключался в малой устойчивости дыма. Поэтому попытка была отложена до того времени, когда будет выработана достаточно эффективная дымовая завеса.

В то же самое время, т. е. в 1915 г., я разработал план закупорки Остэнде; для выполнения этой задачи были предназначены два старых торговых парохода и устаревший крейсер *Эполо (Apollo)*. Все имевшиеся пароходы были слишком коротки, чтобы самостоятельно закупорить Канал. Поэтому, чтобы загородить его полностью, надо было использовать два парохода. Однако, встал вопрос — как установить эти пароходы точно в назначенное место? Я решил поставить пароходы вдоль обоих бортов *Эполо*, носами к его корме. Перлиня заводились с носа каждого парохода, подавались оттуда на нос другого парохода, и концы их крепились на корме *Эполо*.

Предполагалось, что *Эполо* пойдет из Темзы в Остэнде кормой вперед, имея пароходы, отшвартованными по бортам носами вперед, и в таком виде войдет в Канал между дамбами (схема 11, фаза I).

По приходе к месту закупорки концы, крепящие кормы пароходов к носу *Эполо*, и шпринги должны были быть отданы и рули пароходов положены на борт в сторону крейсера (фаза II); в этот момент надо было взорвать подрывные заряды, а *Эполо* должен





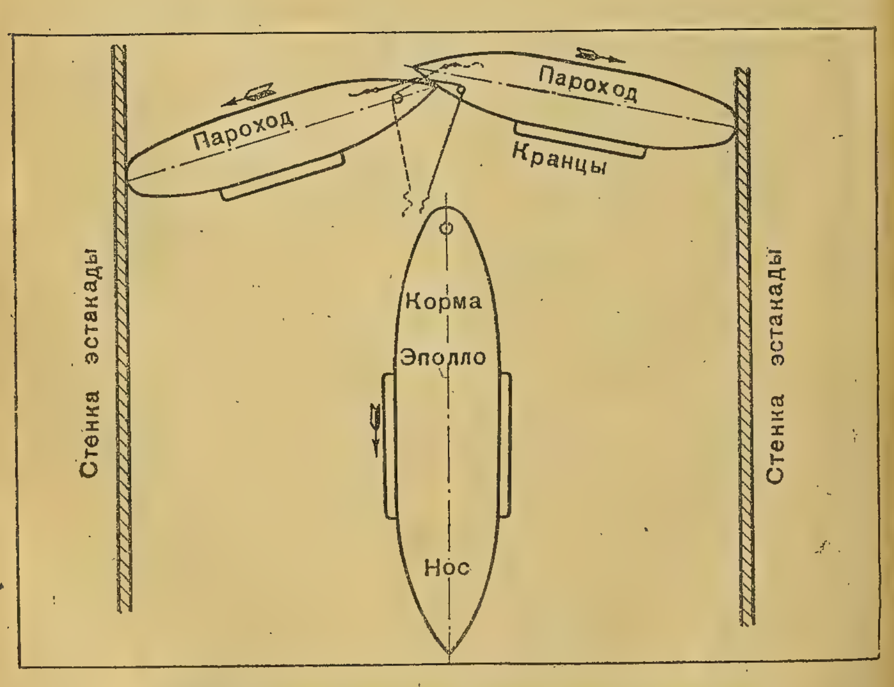


Схема 11. Способ закупорки канала двумя пароходами.

был дать ход вперед. Так как носовые перлиня пароходов были закреплены на *Эполо*, то их носы должны были устремиться друг к другу, а кормы развернуться в наружную сторону и сесть на мель у стенок Канала (фаза III). Этим маневром кормы пароходов сильно вдавились бы в ил у стенок Канала; в то же время их носы были бы соединены перлинями. Затем *Эполо* должен был отдать или обрубить перлиня и уходить в море. Суда для этого были подготовлены, и опыты производились в Суине, у входа в Темзу; однако, когда все было почти готово, предложение о высадке войск в Остэнде заставило отложить операцию по закупорке.

Предложение произвести высадку в гавани Остэнде я встретил с незабываемым чувством удовлетворения, вследствие того что ранее не заблокировал ее. Если бы это осуществилось, то заданной высадки произвести было бы нельзя. Правда, фактически она и так не была произведена, потому что, тщательно изучив вопрос совместно с генералом Хентер Уэстоном, мы признали ее неосуществимой. Но в тот момент, когда я получил предложение произвести высадку, для меня стало совершенно очевидно, что я закупорил бы гавань для подводных лодок ненадолго (на неделю или две), но зато для крупных судов — на очень продолжительное время. Это создало у меня предубеждение против блокировочных операций, так как они могли сыграть роль бумеранга и вредно отразиться на общем ходе войны.

Надо сказать прямо, что совершенно закрыть проход в Остэнде и Зеебрюгге для подводных лодок было физически невозможно, если только не построить каменные преграды: в Остэнде — между входными молами и в Зеебрюгге — поперек Канала. Закупорка входа в Канал затоплением пароходов, как бы удачно они ни были поставлены, не могла закрыть Канал для подводных лодок дольше, чем на сутки, а в лучшем случае — дней на десять. Для более же крупных судов это служило бы долговременным препятствием, по крайней мере месяцев на пять-шесть.

Совершенно невозможно было предвидеть, какие будут потребности наших войск на берегу. Во всяком случае, в сентябре 1917 г. казалось весьма вероятным, что при вынужденном очищении немцами бельгийского побережья и Остэнде и Зеебрюгге понадобятся в качестве портов для снабжения нашей армии. Поэтому представлялось совершенно нецелесообразным предпринимать, в сущности, бесполезные операции, которые в конечном счете могли бы затруднить свободу продвижения нашей армии.

В течение 1917 г. в любое время я без особых затруднений мог затопить суда в каналах Остэнде и Зеебрюгге; однако, я считал подобную операцию бесполезной, а до отказа от наступления на Пасхендале — и вредной.

Посмотрим, почему так называемая «закупорка» была бесцельна против подводных лодок и вместе с тем опасна для больших судов. Если затопление судов не преграждает выхода тем кораблям, против которых эта операция предназначается, то получается простая трата и времени и материальных средств. Надо считать, что любая закупорочная операция будет безрезультатной, если высота

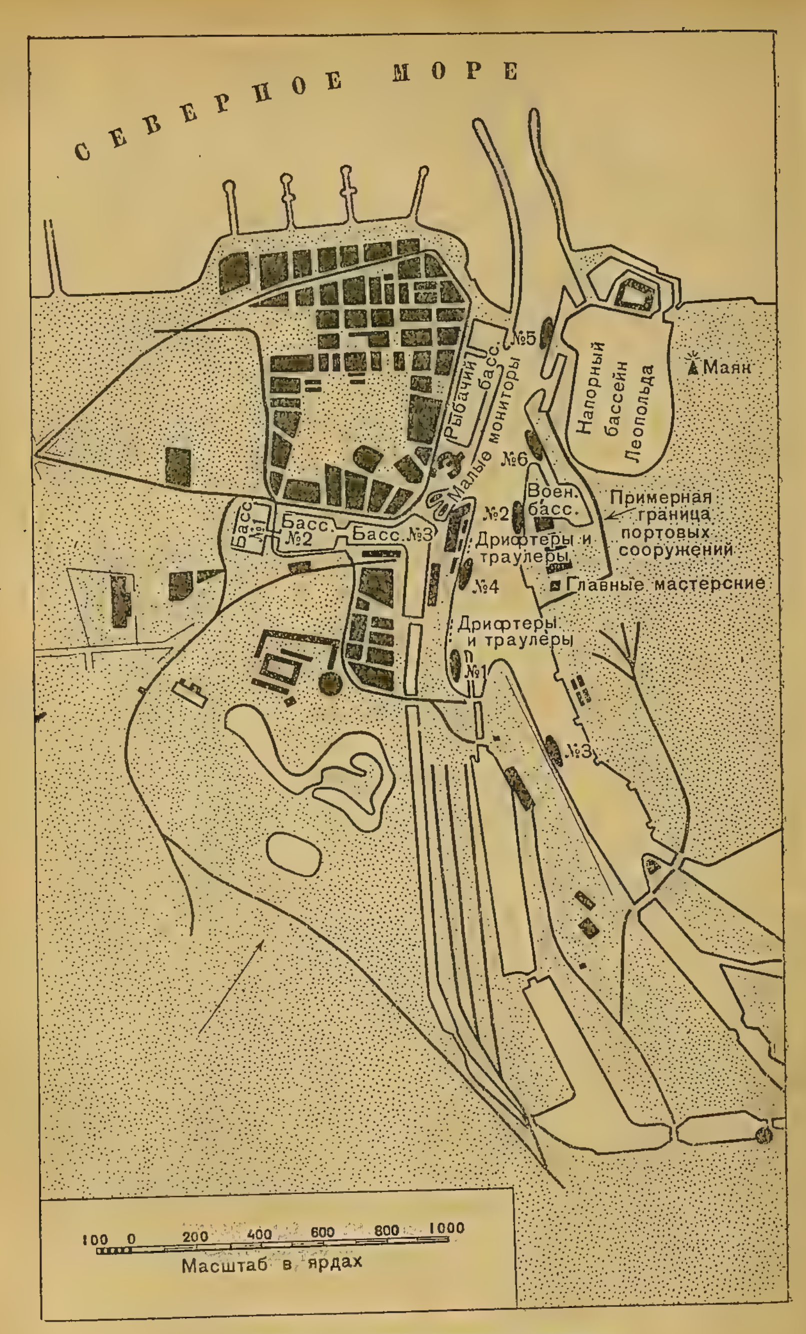


Схема 12. План гавани Остэнде.

прилива больше, чем осадка тех кораблей, которым намечено преградить вход или выход.

Закрыть доступ в гавань для больших судов, т. е. лишить большие корабли возможности пользоваться фарватером, сравнительно нетрудно сделать, если канал узок и не слишком глубок, как, например, входы в порты фландрского и северного французского побережий.

Но допустим, что эти порты находятся в руках решительного и изобретательного противника. Сделать при этих условиях невозможным проход небольших кораблей с осадкой, подобной осадке подводных лодок или миноносцев, дольше, чем на несколько дней,—практически невозможно. Причина весьма проста. Большие корабли, входящие или выходящие из этих портов, занимают значительную часть фарватера, как по ширине, так и по глубине. В результате хорошо рассчитанной закупорки для больших кораблей совершенно не остается места, и они не могут обойти оконечности затопленных судов. Таким образом, чтобы дать возможность пройти глубокосидящим судам, надо всю массу затопленного судна сдвинуть со дна Канала; на практике это означает подъем затопленных судов — операция трудная и длительная.

Для подъема судна по частям необходимы водолазные работы, которые при наличии приливо-отливных течений занимают много времени. Взрывать такое судно более чем бесполезно, так как оторванные шпангоуты и листы обшивки представляют опасность для судоходства, а убирать перепутанный и рваный металл крайне трудно. Если ограничиваются желанием проводить только мелкие суда с небольшой шириной и осадкой не свыше 4,2 *м* и если высота прилива в этих пунктах доходит до 4,2 *м*, то достаточно только убрать верхние части затопленного судна, выдающиеся над поверхностью в малую воду. Во время прилива мелкие суда смогут над ним проходить; для пунктов, о которых идет речь, это давало возможность проходить в промежуток времени, начиная за час до высокой воды и в течение часа после нее.

Работа по разборке и удалению частей, выдающихся над водой во время отлива, представляет собой достаточно быструю и несложную операцию.

То, что вход и выход миноносцев и подводных лодок из Остэнде и Зеебрюгге оказался бы ограничен временем высокой воды, для германцев большого значения не имело: у них не было причин для экстренных выходов из Брюгге и входов туда; известные неудобства это, конечно, создавало. Дневных атак на наши миноносцы германцы никогда не предпринимали, а входы в их порты обеспечивались береговыми батареями. Для отправления в заранее намеченную операцию их миноносцы могли выходить в часы ближайшего перед отправлением прилива; подводные лодки также могли выходить ежедневно в определенные часы. В экстренном выходе при любом состоянии прилива не было необходимости ни для их миноносцев, ни для подводных лодок.

При закупорке входа надо учитывать, что если между стенками Канала и оконечностями затопленного судна остаются мелковод-

ные промежутки с илистым грунтом, то для преграждения прохода подводным лодкам и миноносцам такой закупорки недостаточно: проход может быть легко и быстро сделан путем землечерпательных работ. Как правило, блокировочные суда имеют осадку не меньше 5 *м*, и кормы их при затоплении садятся на грунт, примерно, на этой же глубине; если берег не совсем отвесный, то для устройства прохода для миноносцев и подводных лодок в высокую воду требуются очень небольшие землечерпательные работы (см. схему 13). Прилив, устремляясь сквозь этот небольшой проход, будет расширять его и освобождать от наносов.

Если такого канала вычерпать нельзя, то проход может быть проделан сквозь ту часть затопленного судна, которая в низкую

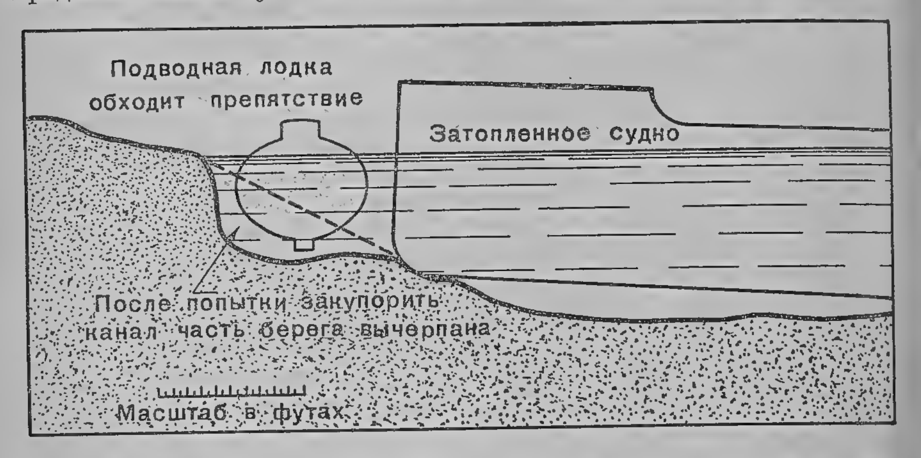


Схема 13. Доказательство невозможности закупорить канал для прохода подводных лодок.

воду возвышается над ее уровнем. Приводимые ниже цифры дают приближенную потребность во времени и объеме работ.

Предположим, что нам нужно прорубить проход шириной 14,5 *м* через затопленное судно, имеющее ширину 18 *м*, три палубы и корпус, возвышающийся над уровнем в высокую воду на 3,6 *м*. Требуется, чтобы глубина прохода в высокую воду равнялась 4,20 *м*, т. е. корпус надо прорезать до уровня малой воды. Листы обшивки режутся кусками 3,6×3,6 *м*; срезанные куски снимаются кранами и либо грузятся на лихтеры, либо складываются тут же на оставляемые части самого судна. Прорезать автогенным способом надо всего около 900 пог. *м*. Каждая горелка в хороших условиях может прорезать в час до 30 *м* листов; учитывая угольники, будем считать 9 *м* в час — это очень скромно. Следовательно, чтобы прорезать необходимое отверстие, требуется 100 часов для одного аппарата, или 10 часов для 10 аппаратов. Имея в виду всякие случайности и неполадки, ожидание отливов, съемку цемента и т. п., — скажем не 10 часов, а 10 дней, т. е. помножим потребное время на 24, что будет вполне достаточным запасом. Ясно, как сравнительно проста эта работа. При более низких отливах всю

работу можно вести над водой. Большое количество цемента располагать в верхних частях судна нельзя, иначе оно потеряет остойчивость; следовательно, располагая цемент наверху, надо укладывать его и внизу, а тогда увеличится осадка судна, а с нею и возможность обхода его с носа и кормы. Кроме того, работая над водой, убрать цемент не так трудно. После окончания этой работы желательно срезать корпус еще немного ниже уровня малой воды. Сделать это можно небольшими подрывными зарядами; при правильном размещении зарядов листы будут отогнуты наружу, бимсы перерезаны и никаких острых выступов, опасных для судоходства, над водой не останется.

Неприятельские торговые суда мало пользовались портами Остэнде и Зеебрюгге. Единичные суда проскальзывали под берегом, но это бывало редким событием. Следовательно, заградив входы в эти порты затопленными судами, мы бы закрыли их на срок от 4 до 6 месяцев для прохода больших судов, которых противник туда не вводил, тогда как мы надеялись воспользоваться этими портами во время наступления в Бельгии. Между тем для миноносцев и подводных лодок, т. е. для кораблей, против которых непосредственно и предпринималась блокировочная операция, движение по Каналу могло быть открыто противником через сутки. Я имел в виду, до того как противник эвакуирует Остэнде или Зеебрюгге, совместной атакой флота и сухопутных частей захватить эти гавани и тем самым предупредить заблокирование их противником или производство там серьезных разрушений. Перед лицом этих фактов и учитывая, что во время предполагавшегося в начале 1916 г. наступления армии по побережью этими портами нам придется пользоваться самим, от операции по закупорке Остэнде пришлось отказаться; а операция обещала быть красивой и успешной.

Не без основания можно задать вопрос: если закупорка была нежелательна, то зачем же мы обстреливали шлюзовые ворота в Зеебрюгге? Ответ прост. Если бы снаряд попал в ворота, когда они были закрыты, то имелись шансы на основательную закупорку Канала на несколько недель; чтобы открываться и закрываться, батопорт должен быть установлен в своем гнезде совершенно правильно. Однако, если бы Каналом пользоваться понадобилось нам, то исправить батопорт было бы гораздо проще, чем поднимать затопленное судно; к тому же у нас имелись совершенно точные чертежи, и, в случае надобности, в Англии можно было бы построить новый батопорт. Повреждение батопорта надежно закупоривало Канал для мелких судов на несколько недель; затоплением пароходов этого не достигалось. Вместе с тем, во время подготовки к высадке и во время наступления на Рулер момент для нанесения серьезных повреждений шлюзам был неподходящим; поэтому я обстреливал не столько Зеебрюгге, сколько порт в Остэнде. С другой стороны, разрушение мастерских в Остэнде до известной степени способствовало наступлению, так как лишало противника возможности своевременно производить необходимый ремонт своей материальной части.

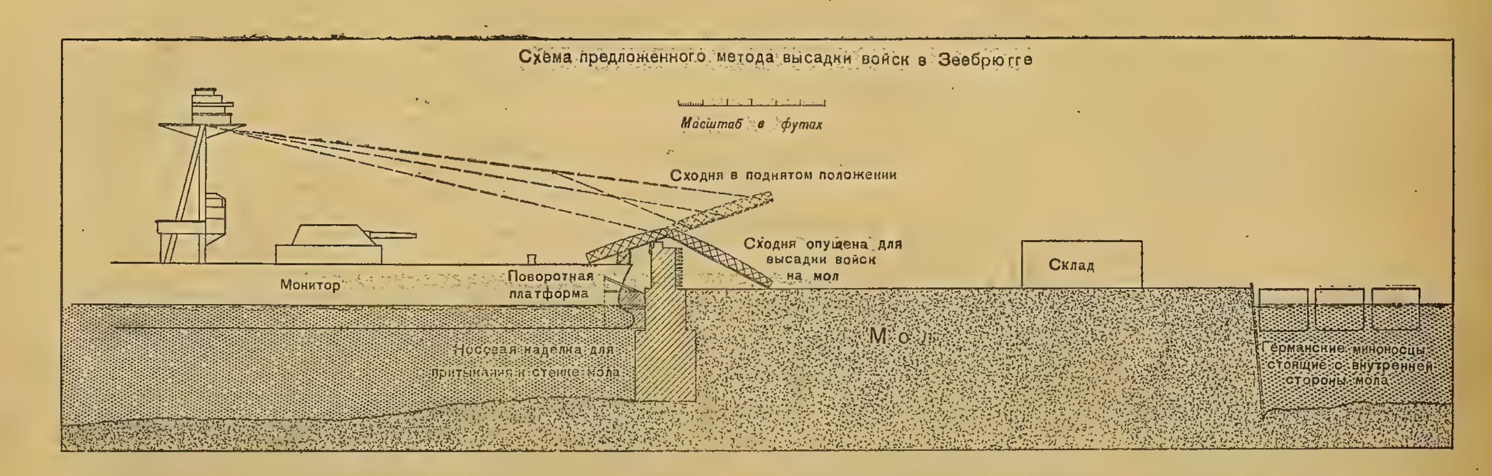


Схема 14. Схема предложенного метода высадки войск в Зеебрюгге. Показан разрез мола с приткнувшимся к нему носом британским монитором; носовая наделка готова осесть; сходня перекинута через парапет, внешний ее конец лежит на молу. Три германских миноносца, стоящие отшвартованными друг к другу с внутренней стороны мола, показаны схематически.

Наступление на побережье весной 1916 г. не состоялось. Армия наступала южнее; однако, было решено, что если достаточно продвинуться в южном районе не удастся, то снова будет принят план наступления вдоль побережья. Поэтому в течение 1916 г. входы в порты держались открытыми, и попыток закупорить их не делалось.

Предложение коммодора Тэрвита было тщательно обсуждено Джелико, Оливером и мною. Оно заключалось в неожиданной атаке на шлюзовые ворота. Так как мы были накануне предполагаемого наступления нашей армии по бельгийскому побережью и высадки, то к предложенному плану я отнесся несочувственно и был сильно против проведения его в это время. В тот момент закупоривать гавани было нельзя; затем, использовать для высадки нашу весьма эффективную дымовую завесу (о которой противник не знал) было бы очень неблагоразумно. И, наконец, подобная операция указала бы противнику на недостаточную защищенность его побережья от атак и тем самым могла бы сорвать другую, более важную операцию.

Однако, выход из войны России в ноябре 1917 г. определенно указал на несбыточность наступления по побережью в 1918 г. и вместе с тем на вероятность перехода инициативы наступления к Германии. Так как Дуглас Хейг не мог выделить войсковых частей для десантной операции, то она была отменена. У всех это вызвало большое разочарование. Личный состав группы кораблей, изолированной в устьи Темзы, находился все время в ожидании, и у него, конечно, наступила реакция. Чтобы компенсировать их за несостоявшуюся операцию, я считал крайне желательным провести с ними какую-нибудь другую операцию. В перспективе у нас больше не предвиделось операций, требовавших использования дымовой завесы у берега, и не было также планов, которым повредило бы демонстрирование нашей возможности сближаться вплотную, не будучи как следует наблюдаемыми. Поэтому я возвратился к плану атаки мола и шлюзовых ворот в Зеебрюгге, как это первоначально намечалось в 1915 г. К этой атаке я подходил, имея уже двухлетний опыт ведения операции.

В 1917 г. атака мола была выполнима благодаря возможности использовать моторные катера и фосфор или другие средства для производства дыма; в 1915 г. она считалась невозможной из-за отсутствия этих вспомогательных средств. Главным изменением в первоначальном плане, которое подсказал мне мой опыт, являлась высадка не с внутренней, а с наружной стороны мола; последняя казалась совершенно невозможной, и потому с этого направления ее меньше всего ждали бы. «Невозможное» обычно довольно легко сделать; необходимо только время, чтобы основательно обдумать все трудности.

Поперечное сечение мола дано на схеме 14. Наружная сторона мола представляла собой вертикальную стенку высотой в 8 *м*. В верхней части стенка имела парапет вышиной около 1,2 *м*, и по всей его длине шла дорожка. С внутренней стороны дорожки стенка опускалась вертикально вниз на 4,2 *м*, до самого мола;

с дорожки на мол вели несколько железных, вертикальных же трапов. Сразу становились ясными четыре затруднительных момента: первый — подвести судно с десантом вплотную к молу; второй — высадить людей на 8-*м* стенку; третий — спустить их со стенки на мол; четвертый — при отступлении дать людям возможность взобраться на 4,2-*м* парапет и оттуда спуститься по 5-*м* стене обратно на судно. На схеме показано, как предполагалось это сделать, подведя монитор носом к стенке. Ставить судно бортом к молу не имело смысла. При наличии приливного течения трудно было проделать эту операцию быстро, даже если бы на берегу находились люди, помогающие крепить швартовы. Кроме того, вследствие движения кораблей недалеко от мола около него появилась бы зыбь, которая сделала бы использование сходен практически невозможным. Поэтому я принял следующий план. На баке монитора, на поворотной платформе должна быть закреплена сходня, длиной 24 *м* и шириной 3 *м*, шарнирно-укрепленная за точку в расстоянии 10 *м* от ее внутреннего конца (со стороны корабля) и 14 *м* от наружного. Нормально эта сходня должна была находиться в выпрямленном состоянии и поддерживаться несколькими топенантами; увеличение числа топенантов необходимо было на тот случай, что один или несколько из них могли быть повреждены артиллерийским огнем [1]. В момент притыкания монитора носом к стенке внешние топенанты надо было травить, и сходня, удерживаемая за середину, внешним концом легла бы на брекватер [2]. Таким образом, люди должны были выходить с монитора вверх по уклону в 30° и затем спускаться вниз на брекватер по ступенчатому уклону в 40°. Убедившись, что веса оказываются не чрезмерными и что идея эта в целом осуществима, я принялся за детали.

Первой и основной проблемой было установить монитор в требуемом положении. Трудность заключалась в том, что моторы могли быть остановлены или слишком рано — и тогда получился бы плохой контакт, или же слишком поздно — и тогда повреждение основания сходни поставило бы под вопрос успех высадки. Поэтому я решил, что монитор надо приткнуть к молу на малом ходу; роль кранца должна была сыграть специальная наделка из дерева и стали на носу монитора, которая смялась бы при ударе. Однако, надо было сконструировать ее так, чтобы она сминалась не вверх, а вниз, и не повредила бы сходни [3]. Становых якорей было достаточно, чтобы удержать нос корабля против течения, которое должно было направляться на восток. Для удержания кормы требовался семитонный якорь с двумя смычками очень тяжелой цепи, соединенной с обычной якорной цепью. Если бы при ударе о мол

---

[1] *Топенант* — трос, идущий от мачты для поддержки или поднятия стрелы или платформы, установленной под углом к мачте.

[2] Сходня предполагалась складная, для чего в месте ее подвески имелось шарнирное соединение. — *Прим. перев.*

[3] Эта фальшивая наделка на носу не должна была простираться под водой, и, таким образом, возражение, содержащееся в «Официальной истории войны», т. V — неосновательно.

нос судна задержался на месте, а не стал разворачиваться по направлению к якорной цепи, и если бы в тот же момент был отдан кормовой якорь со всеми смычками цепи, то судно развернулось бы только на 30° от нормали к стенке. Это было бы вполне приемлемо, так как поворотное устройство сходни позволяло использовать ее при развороте судна до 70°.

Разрешите мне напомнить о причинах, которые заставляли подводить монитор к стенке носом: во-первых, необходимость сразу же хорошо приткнуться к стенке; во-вторых, желание предохранить корабль от волны и от зыби, разводимой миноносцами; у нас уже был в этом отношении опыт, и мы знали, что эта зыбь распространяется на несколько миль от места, где ходят миноносцы. Об этом упоминалось при обсуждении вопроса о бомбардировке Остэнде и предполагавшейся высадке на побережье.

Успех мог быть достигнут только при условии высадки десанта на мол в возможно короткий срок. В операции подобного рода при одновременной выброске на мол 900 человек потери гораздо меньше, чем если бы высадку производить небольшими группами. Таким образом, успех зависел исключительно от быстроты высадки и отвлечения внимания противника от мола. Это обстоятельство заставило серьезно задуматься над вопросом — что должно явиться первой частью программы: непосредственно высадка на мол или предварительный обстрел батарей Кноке, а также — следует ли бомбардировать мол с самолетов? Необходимо было закончить высадку на мол, прежде чем мысль о ее возможности возникнет у ответственного за оборону его германского офицера. Трудно было предположить, что противник не обнаружит приближения кораблей, когда они подойдут на 3 мили к берегу. О нашем намерении он мог догадаться за 20 минут до того, как суда достигнут мола. Поэтому лучше было начать бомбардировку, чем предоставлять противнику возможность догадываться о наших действительных намерениях. Таким образом, бомбардировка батарей Кноке, начатая за ¼ часа до высадки, скорее помогла бы ей, чем повредила.

Что касается воздушной бомбардировки мола, то она могла заставить команды миноносцев искать укрытия на низких пристанях мола, но она могла также принудить миноносцы отойти. Поэтому вместо бомбежки мола я остановился на бомбежке шлюзовых ворот, которая до известной степени помогла бы также нашим судам определить свое место.

Таким образом, в первую очередь надо было обстрелять батареи Кноке, чтобы создать у противника впечатление, что на этом участке побережья предполагается высадка. В отношении этого участка немцы были всегда очень чувствительны; оно и понятно: в случае удачной высадки и захвата Брюгге главный путь отступления с побережья был бы отрезан. В действительности, благодаря характеру дна и условиям последующего поддержания коммуникаций морем, такая высадка была совершенно невозможна. Однако, поскольку это место являлось для противника весьма чувствительным объектом бомбардировки, выбрали именно его, чтобы привлечь внимание противника на эту часть побережья.

Через ¼ часа после начала бомбардировки первый монитор должен был подойти к молу; перед тем как коснуться мола, надо было отдать кормовой якорь, а в момент касания — носовые якоря. Моторы должны были работать малым ходом вперед. Сходня сразу же должна была быть опущена, и десантная группа, разделенная на три части (по 300 человек в каждой), — ринуться на берег. Сбегание людей вниз, под уклон в 40° должно было усилить стремительность атаки. Первая группа должна была прямо пересечь мол, захватить и потопить бомбами неприятельские миноносцы, если бы они еще стояли у стенки; вторая группа должна была повернуть влево и захватить орудия, расположенные на оконечности мола; третьей группе предстояло организовать оборонительную линию поперек мола — от угольного склада до парапета — и захватить мастерские; в качестве средства временной защиты эта группа должна была иметь с собой мешки, наполовину наполненные песком.

Было весьма существенно предупредить возможность попадания мониторов под огонь орудий с мола и батарей, расположенных к западу от его основания. Главным средством против этого должна была явиться дымовая завеса; чтобы совершенно обеспечить мониторы в этом направлении, дивизиону миноносцев было приказано вступить в бой с батареей на молу, если бы она была видна сквозь дым. Человеку свойственно стрелять в тех, кто стреляет в него, если он не получил специального распоряжения не делать этого. Трудно предположить, чтобы высшее командование в Зеебрюгге ожидало атаки со стороны мониторов; поэтому с достаточной уверенностью можно было думать, что какого-нибудь специального приказания стрелять по ним, а не по миноносцам, не имелось. Если бы противник обнаружил, что мониторы идут на мол и не стреляют по батарее, то по ним, вероятно, тоже не стали бы стрелять, так как получилось бы впечатление, что они ошиблись местом входа в гавань и должны разбиться о мол; кроме того, батарея в это время была бы занята боем с миноносцами.

Другим и, пожалуй, основным моментом в операции был обстрел с короткой дистанции шлюзовых ворот. Расстояние от мола до ворот равнялось всего 1 миле. Промахнуться на такой дистанции из 305-*мм* орудия даже ночью почти невозможно, так как угол падения равнялся всего 4° и поражаемое пространство для вертикальной цели было соответственно очень большим. Поэтому я выделил второй монитор, который должен был подойти к молу бортом; на схеме его место обозначено буквами ДК; монитор, подходящий к молу носом, обозначен буквами ДМ. Эти буквы означают *Дженерел Кроферд* и *Джон Мур* — названия двух выделенных для этой операции мониторов. Я не хотел рисковать мониторами с 381-*мм* орудиями, хотя риск и был очень невелик; остальные три монитора с 305-*мм* орудиями были предназначены для специальной операции (на них устанавливали 457-*мм* орудия для бомбардировки Брюгге). *Джон Мур* должен был итти под моим флагом, так как мне представлялось крайне желательным находиться в центре атаки.



Схема 15. План гавани Зеебрюгге с указанием предполагаемого места двух мониторов для высадки атакующей группы и обстрела шлюзовых ворот.

Если бы огнем с монитора были повреждены оба кессона, что не являлось невероятным, то при отливе Канал частично обсох бы; под действием солнца ил потрескался бы, появилось бы просачивание, Канал был бы попорчен и в короткое время пришел бы в полную негодность. Это дало бы более существенные результаты, чем никчемная закупорка, так как Брюгге потерял бы свою ценность в качестве базы подводных лодок или миноносцев.

Постановка монитора *Дженерел Кроферд* бортом к молу не была ошибкой, так как ему не надо было не только швартоваться, но даже и касаться стенки; мол прикрывал бы его от огня береговых батарей и указывал бы точное расстояние до шлюзовых ворот. Кроме того, благодаря близости к молу приливное течение, по всей вероятности, дало бы ему известную устойчивость на курсе и в наводке; а это было весьма существенно, так как из-за дыма управляющему огнем офицеру было бы весьма трудно видеть точку наводки, находящуюся в море. Заботиться о десанте ему не пришлось бы, с молом соединен он не был бы и мог спокойно стоять бортом к нему только на носовом якоре, не отдавая кормового. Если бы он немного раскачивался, то это особого значения не имело и даже помогло бы стрелять из 305-*мм* орудий по шлюзовым воротам. Швартоваться к молу от него не требовалось, а надо было только подойти настолько близко, чтобы с поста управления огнем можно было точно определить место. Ни сходни, ни каких-либо других средств крепления к берегу у него не было; поэтому, если бы он сразу не попал точно в назначенное ему место, то у него имелась возможность, продвигаясь вдоль мола, найти его. Весьма важно было, чтобы направление его стрельбы проходило через створ обоих ворот, так как, в случае перелета при стрельбе по ближним воротам, имелась вероятность попасть в дальние ворота. Следующим преимуществом использования двух мониторов было то, что, в случае их обстрела, огонь был бы разделен на два корабля, а не сосредоточен по одному.

Чтобы облегчить точное определение места и избежать ошибок при открытии огня, был изготовлен план мола, на котором каждые 20 *м* были отмечены имеющимися в действительности ориентировочными предметами; расстояния и пеленги до ворот от каждого 20-*м* отрезка мола были рассчитаны и занесены в таблицу. Наименьший угол возвышения, допускавший свободный пролет снаряда над парапетом, равнялся 3°; поэтому остановились на угле в 5°, допускавшем безопасную стрельбу. Точная дистанция до ворот равнялась 1 910 *м*, но даже и с половинным зарядом дальность полета снаряда при угле возвышения в 5° получалась слишком большой. Поэтому были заказаны специальные заряды, с которыми при угле возвышения в 5° получалась дальность стрельбы в 2 000 ярдов (1 910 *м*). По тем же соображениям были заказаны специальные 152-*мм* заряды для стрельбы по гидросамолетным ангарам и баракам и для поддержания огня фугасными снарядами по этой части мола.

При наличии приливного течения установить монитор почти вдоль мола и удерживать его там трудностей не представляло,

но вывести его оттуда при ветре, дующем на мол, было делом далеко не легким. Поэтому одному из миноносцев приказали стать у кормы монитора *Дженерел Кроферд*, немедленно подать на него 100-*мм* стальной трос и быть в готовности отбуксировать его нос. В момент, когда монитор стал бы отворачивать от мола, течение начало бы действовать на его левую скулу и отжимать от стенки. Поэтому, если бы потребовалось отходить от мола, то предпочтительнее было буксировать монитор за нос, а не за корму.

4 декабря план операции был представлен Первому морскому лорду Джелико; в целом он одобрил его, но предложил соединить с закупорочной операцией. Я, конечно, указал, что поскольку дело касается закрытия возможности выхода для миноносцев и подводных лодок, то закупорочная операция являлась фарсом, тогда как успешный обстрел шлюзовых ворот артиллерийским огнем был бы гораздо более эффективен. Но так как Россия к этому времени выходила из войны, а немцы были готовы снять свои войска с восточной границы, то союзникам предстояло в 1918 г. перейти к обороне; поэтому сухопутное командование больше не возражало против закупорки. Таким образом, закупорка явилась бы увеселительным добавлением к основной операции Патруля. В то же время, если бы артиллерийским огнем ворота уничтожены не были, то закупорка все же доставила бы противнику затруднения. Поэтому сразу же план операции был расширен включением в него закупорки. Очевидно, что захват мола в значительной мере облегчил бы выполнение закупорочной операции. Опасность в данном случае представляло то, что миноносцы противника могли потопить блокировочные суда у оконечности мола, за милю до входа в Канал. Разумеется, что это добавочное задание требовало быстрой высадки на мол и захвата миноносцев.

Чтобы представить себе, какие оборонительные меры будут приняты в Зеебрюгге, надо было поставить себя на место германского морского командования и посмотреть, какие объекты ему предстояло оборонять и каким образом можно было атаковать эти объекты. Основными операциями являлись: 1) высадка на побережье; 2) нападение на корабли, стоящие у мола; 3) высадка на мол; 4) атака шлюзов торпедами; 5) закупорка Канала.

Что касается 2-го, 3-го, 4-го и 5-го объектов, то для них имелась более или менее непреодолимая защита в виде миноносцев, которые ночью обычно стояли отшвартовавшись у стенки и могли потопить атакующие суда. Если бы миноносцы сразу отдали концы и стали между оконечностью мола и входом в Канал, то они смогли бы преградить любым судам доступ в Канал или выпустить торпеды по кораблю, подходящему к молу с его внутренней стороны; артиллерийский огонь в этом случае был бы значительно менее действителен, чем торпедная атака в упор. Кроме того, ночью немцы обычно предпочитали торпедную стрельбу артиллерийской. Эта защита была почти непреодолима. Единственной возможностью расстроить ее была быстрая высадка, захват и немедленное потопление миноносцев. На случай, если бы миноносцы отошли от мола раньше, чем их успеют захватить, на баш-

не и баке монитора *Джон Мур* должны были быть установлены гаубицы; с их помощью предполагалось отогнать миноносцы с линии между молом и входом в Канал и с дистанции торпедной атаки. Это было возможно, так как район к берегу за этой линией был мелководен.

Поскольку надо было ожидать, что фланкирующие береговые батареи будут стрелять по судам, направляющимся в Канал для его закупорки, то для успеха операции эти суда должны были иметь большой ход, чтобы быстро пройти расстояние между молом и входом в Канал. Единственными кораблями, обладающими достаточной скоростью и в то же время пригодными для выполнения этой операции, были старые крейсера. Дымовая завеса должна была быть поставлена моторными катерами, хорошо натренированными для выполнения этой задачи во время подготовки к большой высадке. И хотя часть их, временно направленная в Дувр в качестве усиления, разошлась по своим портам, их быстро можно было опять собрать. Диспозиция катеров и детали их деятельности были разработаны для всех направлений ветра, допускавших выполнение операции: естественно, чтобы дым несло на берег, ветер должен был дуть с моря. Были составлены диаграммы для трех основных направлений ветра: для ветров от WNW до NNW, NNW до NNO и NNO до ONO. При ветрах западнее WNW поставить хорошую завесу было невозможно; то же и при ветрах восточнее ONO. Для дымовой завесы предполагалось использовать желтый фосфор и хлорсульфоновую кислоту, — они больше всего подходили для этой цели. Фосфор дает густой и стойкий дым, темной ночью пламя горелок освещало бы всю линию завесы и низко идущие облака (если бы они были) тусклым красным цветом; следовательно, внимание противника было бы привлечено к этой линии и отвлечено от района непосредственно перед молом.

При ветре от NW общее продвижение к концу мола происходило бы за дымовой завесой. Подойдя на 2 мили к молу, мониторы должны были отделиться от блокировочных судов, которым предстояло оставаться здесь. Если бы ветер ослабел или совсем стих, или даже переменил направление (что возможно вблизи берега, где действует береговой бриз), то идущие в голове мониторов катера с дымовыми приборами должны были полным ходом следовать к молу и, выпуская на ходу завесу, прикрывать ею мониторы: на короткий промежуток времени, до подхода мониторов, катера укрылись бы под высокой стеной мола. В то же время надо было следить за направлением дыма и выпускать его в соответствующем количестве, так чтобы мол был виден с приближающихся к нему мониторов. Офицеров этих двух групп катеров с дымовыми приборами следовало подбирать весьма тщательно, так как им пришлось бы в критический момент, при различных направлениях ветра, принимать обдуманные, ответственные решения.

Как только десантная группа оказалась бы на молу, пачка ракет послужила бы сигналом блокировочным судам для движения вперед; во всяком случае они должны были подойти полным хо-

дом не позже, чем через ¼ часа после назначенного момента подхода мониторов к молу.

Обстановка на берегу слагалась бы таким образом, что германский старший морской начальник был бы разбужен неопределенными донесениями: его внимание сначала привлекла бы бомбардировка батареи Кноке, затем стрельба миноносцев по батарее на молу, потом его сбила бы с толку высадка на мол; в конце концов, он окончательно потерял бы представление о действительных целях нашей атаки. При этих условиях блокировочные суда с успехом могли пройти, конечно предполагая, что неприятельские миноносцы не поджидают их.

Требует дальнейшего пояснения вопрос о том, как корабли должны были найти стенку мола. К NW от конца стенки мола, милях в пяти, находился германский затмевающийся буй. Он являлся бы ценным указателем, если бы стоял в указанной на карте точке; но уверенности в точности его места не было. Со стороны противника естественной предосторожностью было менять его место, и однажды он так и сделал. Дневное определение его места значения не имело, так как с наступлением темноты он мог быть перемещен. Буй № 8 на нашей дозорной линии был установлен точно, и место его определено приметным знаком на голландском и на фландрском берегах. Он и должен был явиться отправным пунктом для операции флота. Миноносец, оборудованный измерительной проволокой (taut-wire gear), должен был пройти от него к входному бую и определить его место по пройденному расстоянию и курсу; если бы он оказался смещенным, то надлежало определить его место, подходя на видимость мола. Специально выделенный моторный катер должен был к моменту подхода монитора определить место высадки. Самолет должен был сбросить светящуюся бомбу возможно точнее над батареей на молу, в то время как взрывы бомб, сбрасываемых другими самолетами по шлюзовым воротам, давали бы приблизительный ориентир.

Изложенное выше представляет собой краткое описание операции в том виде, как она была спланирована. Подробное описание событий, имевших место в георгиевский день 1918 г., может быть почерпнуто из «Официальной истории войны» («Морские операции», т. V) и требует комментариев не с точки зрения критики задним умом, а в свете предвиденных затруднений и того, как первоначально составленный план разрешал их. На основе опыта можно сказать, что если бы в фактически проводившемся плане это было учтено, то результаты были бы другими, и это дело не превратилось бы в морскую «Балаклаву», как это было на самом деле.

Сравним план, разработанный мною, и тот, по которому проводилась операция, и посмотрим, как изменились бы результаты, если бы осуществление этого плана было предоставлено мне.

В о - п е р в ы х, для высадки десантной группы вместо монитора был использован крейсер *Виндиктив*. Это было ошибкой. Адмиралтейство предлагало мне этот крейсер, но после зрелого обсуждения я отказался от него. При правильном использовании дымовой завесы скорость хода большого значения не имела; если бы

даже дымовая завеса оказалась не совсем хороша, то опасный момент наступал тогда, когда, приближаясь к молу, корабль должен был уменьшить ход. Для большого количества людей места на палубе *Виндиктива* нехватало; они были бы скучены и представляли бы собой компактную цель. Вследствие малой ширины корабля устроить щиты для взрывания попадающих снарядов (system of bursting screen protection) было нельзя; как флагманский корабль он был неудобен.

Я предполагал использовать для десантной группы только правый борт монитора; наружная обшивка левого борта представляла бы собой щит, о который взрывались бы снаряды, а против осколков на главной палубе должны были быть установлены по левому борту специальные щиты.

В результате отступления от моего плана десантная группа не была защищена от артиллерийского огня и при подходе к молу понесла тяжелые потери.

«Официальная история войны» говорит, что в этот период были убиты командир десантной группы моряков, командир десантной группы морской пехоты и его помощник; два других офицера были ранены. Потери среди рядового состава и повреждения материальной части также были велики. На эффективность дымовой завесы было возложено слишком много надежд, и от предлагавшейся мною дополнительной защиты отказались.

В о-в т о р ы х, батарея на молу серьезному обстрелу не подверглась. Вместо того чтобы вести по ней огонь из 102-*мм* орудий дивизиона миноносцев, выделили три маленьких моторных катера, которые должны были ходить вдоль западной стороны мола и «поливать» батарею из минометов Стокса; для атаки миноносцев, стоявших с внутренней стороны мола, были выделены два торпедных катера[1]. Калибр орудий Стокса был слишком недостаточен, чтобы привлечь внимание батареи.

В-т р е т ь и х, вместо предложенной мною одной большой шарнирной сходни, перекидывающейся через парапет, было сделано несколько обычных подъемных сходен. Между тем, они в значительной мере были бесполезны, так как с их помощью люди могли только высадиться на парапет; отсюда им надо было прыгать вниз с высоты 4,2 *м*; для этого они могли воспользоваться только двумя-тремя имевшимися на месте железными трапами; по ним же они должны были выбираться и обратно. Большинство сходен было или сбито снарядами или сломано от раскачивания *Виндиктива* (по данным капитана Карла Шульца — 12 из 14); в результате десанту пришлось выбираться на берег всего лишь по двум узким сходням. По утверждению этого же авторитета, на мол высадилось только 50—60 человек.

В-ч е т в е р т ы х, фатальной ошибкой было то, что *Виндиктив* был подведен к молу н е н о с о м, а б о р т о м; это исключило возможность быстрой швартовки, а следовательно, отпал и элемент внезапности.

---

[1] «Official History», т. V, стр. 254.

«Официальная история» говорит:

«Теперь стало очевидно, насколько трудно было добраться и утвердиться на молу. Восточное приливное течение, направлявшееся на мол, образовывало род подушки из взбаламученной воды, которая отжимала корабль от стенки. При руле, положенном влево, нос быстро подходил к молу, но сходни тогда не доставали до парапета. При перекладывании руля вправо, корабль отходил от стенки»... и т. д.

В этот критический момент на помощь пришел командир *Дэффодила* Кэмбел. Когда *Виндиктив* подошел к молу, он вышел на его правый траверз и, в момент, когда крейсер испытывал затруднения на взбаламученной воде около стенки, подошел к нему носом и прижал его вплотную к молу. Этим он выполнил отданное ему приказание; однако, в момент подобного замешательства только отличный моряк мог управлять паровым паромом с такой удивительной точностью. Несколькими минутами позже подошел к молу бортом *Айрис II* и отдал правый якорь впереди *Виндиктива.*

Как я и предвидел, *Виндиктив*, находясь у мола, потерял вследствие течения и волны, способность управляться. Из-за этих задержек противник обнаружил атаку мола; германский миноносец *V-69* открыл огонь и сбивал почти каждого, кто проникал на нижнюю платформу. В результате германские миноносцы, стоявшие у мола без паров, не были ни захвачены, ни потоплены, а большинство людей, перебравшихся с парапета на мол, обратно не вернулись; причиной тому был выбор неподходящего корабля и неправильного приема атаки мола.

Я никогда не согласился бы с постановкой корабля к молу бортом. Как я уже указывал, опыт заставлял предполагать, что около мола будет большая волна, образованная движением наших миноносцев и других кораблей; на этой волне раскачивался бы даже монитор, несмотря на его противоминные утолщения. Это имело особое значение для небольшого корабля, каким был *Виндиктив;* короткие сходни оказались совершенно непригодными, успех атаки могла обеспечить только длинная сходня, перекидывающаяся через парапет и допускавшая быстрый бросок всего десанта. В своих приказах я указывал, что если большая сходня в носовой части монитора, предусмотренная в первоначальном плане, будет сбита (это было возможно, хотя и мало вероятно благодаря указанным выше мерам предосторожности), то атака мола должна быть немедленно прекращена. Бесполезно было бы проводить ее, если основное условие, обеспечивающее успех, отсутствовало. Бросить, буквально бросить на берег целую лавину людей— вот в чем был залог успеха. Короче говоря, дерзкая основная часть моего плана, а именно — высадка на «невозможную» внешнюю сторону мола, была принята; но детали этого плана, необходимые для обеспечения полного успеха, по неопытности были или изменены или просто опущены.

Операция выполнялась с исключительным мужеством и героизмом. Управление крейсером *Виндиктив* было выше всяких похвал; пример мужества и настойчивости его командира никогда не

умрст; умелое управление закупорочными кораблями создало флоту славу. Однако, эта операция, вместо того чтобы стать классической по замыслу и предусмотрительности, сорвалась, и сорвалась именно в тех деталях, срыва которых не допустил бы человек, опытный в действиях против берега.

«Официальная история» следующим образом критикует применение большой, перекидывающейся через парапет, сходни:

> «Высаживать штурмующие войска по одной большой сходне, которая может быть выведена из действия одним снарядом, это значит ставить успех или неудачу операции в зависимости от удачного выстрела с неприятельской батареи».

Редактор обошел тот факт, что короткие сходни, спущенные с корабля, раскачивающегося, стоя у мола бортом, представляли собой смертельную западню и с самого начала уже гарантировали неудачу; применять этот способ для действий с наружной стороны мола было нельзя. Спуск в 4,2 *м* на самый мол роковым образом замедлил быстроту атаки и сделал отступление невозможным.

Перекидывающаяся через парапет сходня во всяком случае давала шансы на успех. Если бы даже, в худшем случае, эту сходню сбило до использования ее, то атака на мол была бы отменена, сотни людей были бы спасены от бесцельной гибели и катастрофа была бы избегнута. Нам представляется, что план в том виде, как он проводился в жизнь, с самого начала был уже нереален; это полностью подтверждается тем, что мы потеряли 600 человек, тогда как потери немцев составили только 10 человек убитыми и 16 ранеными.

Теперь о закупорке. Эта операция была проведена блестяще; однако, как я и предсказывал, она оказалась совершенно бесполезной. Для подтверждения этого обратимся снова к «Официальной истории».

> «До этой операции ежедневно входили во фландрские базы и выходили из них в среднем две подводные лодки; в течение недели после операции эта цифра была восстановлена: с 24 апреля и до конца месяца вошли в эти же порты и вышли из них 11 фландрских подводных лодок».

Итог всей зеебрюггской операции следующий:

1. Очень смелая попытка высадиться на мол не удалась.
2. Закупорка была выполнена блестяще, но оказалась бесцельной.

Наши потери — 214 убитых, 383 раненых и 19 пленных.

Немцы потеряли 10 убитыми и 16 ранеными.

Вот причины, по которым зеебрюггская операция должна стать классической, как морская «Балаклава».

Остается еще один пункт. Я предполагал стрелять по шлюзовым воротам; если бы удалось добиться попадания, то Брюгге на некоторое время перестал бы быть базой подводных лодок и миноносцев.

«Официальная история» говорит, что адмирал Кийз отбросил эту часть моего плана на том основании, что ворота будут открыты, как только начнется атака.

Но зачем атаковать только в высокую воду?

Если бы атака была произведена после высокой воды, когда уровень снизился на 90 *см*, то для десантной группы это немногим увеличило бы затруднения, а если бы использовали мою сходню, то никаких затруднений не было бы.

Закупорку можно было произвести с таким же успехом. Однако, наружные ворота были бы закрыты; при вероятной попытке открыть их они, вероятно, были бы безнадежно зажаты давлением воды, и притом на достаточно длинный промежуток времени, так что стрельба по ним была бы эффективной.

Использование подводной лодки, нагруженной взрывчатыми веществами, для взрыва дамбы, соединяющей мол с берегом, представляло собой восхитительное решение вопроса и выполнено было героически.

Теперь надо вернуться к сношениям с адмиралтейством по поводу планов.

Когда к плану атаки мола была добавлена закупорочная операция, то адмиралтейство прислало документ, называвшийся «планом закупорки Зеебрюгге». Я возвратил его, указав, что он совершенно бесполезен, так как не содержит необходимых элементов для достижения успеха в подобной операции; к этому я прибавил, что план, очевидно, составлен офицерами, не имеющими опыта действий против берега и не представляющими себе сущности такой операции. И действительно, это был план, составленный с помощью компаса, карты и параллельной линейки; он базировался на теории и не учитывал практики. Единственной удачной мыслью плана было — закупорить в одну и ту же ночь и Остэнде и Зеебрюгге. Это было бы хорошо, если бы использовались крейсеры, несмотря на их недостаточное количество, а не торговые суда, как предполагалось планом. В остальной части плана не было ни одного элемента, обеспечивающего успех. Атака должна была выполняться в светлое время суток. Это, конечно, было безумием. Предполагалось использовать тихоходные торговые суда. Об этом не могло быть и речи, — нужны были суда по меньшей мере с 16-узловым ходом. Атаковать мол не предполагалось; следовательно, и батарея на молу и миноносцы остались бы нетронутыми. Обстреливать шлюзовые ворота не думали.

В сущности план оказался таким, каким он и должен был бы выйти из рук Комиссии, заседавшей в адмиралтействе и не знакомой с обстановкой на бельгийском побережьи. Однако, закупорка Остэнде представляла собой дельную мысль, и я включил ее в свой первоначальный план. Не в том дело, что Остэнде было легче заблокировать, чем Зеебрюгге, но в том, что это давало действительно хорошее завершение операции.

Единственная трудность, возникшая перед нами, это найти ночью атакуемый порт; и отмахнуться от этой трудности было не так-то легко. Закупорку Остэнде надо было производить за час до высокой воды (а не спустя 3 часа, как это имело место при второй попытке); надо заметить, что в этот момент приливное течение на взморье направлялось на восток с переменной и возрастающей

14*

скоростью. Время за час до высокой воды выбрано мною потому, что в этот момент приливное течение было слабым, но шло на восток, и когда корабль в Канале приткнулся бы носом к мели, то течение развернуло бы его корму поперек Канала. Это была весьма необходимая предосторожность. При посадке судна на мель носом слабое приливное течение давало возможность развернуть корму поперек Канала, тогда как даже при самом слабом отливном течении сделать это было бы невозможно. Шлюзовых ворот, которые надо было бы обстреливать, тут не имелось; следовательно, падение уровня воды при отливе значения не имело. Таким образом, время за час до высокой воды являлось самым подходящим для попытки атаки.

Судам, приближающимся к Остэнде с моря, с NW или NO, предстояло пересечь поперек струю приливного течения, предугадать силу которого не представлялось возможным. При разработке плана «большой высадки» вопросу организации точного определения места кораблей было уделено особое внимание, и, как читателю уже известно, мы решили применить выпуск со сторожевых судов «измерительной проволоки» (taut-wire gear). Это было одним из приемов. Два сторожевых судна типа «P» в определенный момент должны были пройти створные огни у Ост Дэнкерка и, отойдя морем на 4 500 *м*, поставить на линии входа в Остэнде ацетиленовый буй, свет которого виден на 3 600 *м*; однако, этот способ сам по себе был недостаточно надежен, с буем могло что-нибудь случиться, например, его мог уничтожить германский дозор.

Поэтому был разработан второй способ. Заключался он в постановке со сторожевых судов светящихся буев за кормой блокировочных судов; на каждом сторожевом судне должен был находиться квалифицированный штурманский офицер и специальный компас, а каждый последующий буй должен был ставиться по точному компасному пеленгу относительно уже поставленного, как показано на схеме 16. Таким способом для судов обеспечивался с точностью до нескольких градусов кормовой створ, и не приходилось беспокоиться о течении и дыме.

После установки (по измерительной проволоке) светящегося буя один моторный катер должен был искать вход и, найдя, указывать его приближающимся кораблям. Все это, включая сюда и собственное счисление кораблей, давало на курсе четверной контроль. Пятый контроль достигался осветительными бомбами, которые должны были сбрасывать самолеты.

При первой попытке закупорки этой предосторожностью пренебрегли и положились на германский светящийся буй; в результате гавань найти не удалось. При второй попытке, 10 днями позже, закупорку производили при отливе, т. е. тогда, когда выполнить ее было практически невозможно. Операция была назначена на время спустя час после высокой воды. Задержки еще больше оттянули это время. Если бы в гавань не удалось войти в полночь, то попытку заблокирования надо было оставить. Между 1.00 и 2.00 уровень воды в гавани упал на 90 *см*. В оправдание офицеров *Виндиктива* надо сказать, что время, назначенное для заку-

порки, делало успех невозможным. При вторичной попытке противник, конечно, был бы наготове и знал бы, чего ему ожидать; весьма вероятно, что он еще оказал бы помощь отливному течению, выпуская в этот момент воду из напорного бассейна, представлявшего собой большой резервуар, наполнявшийся при приливе и использовавшийся, из-за отсутствия реки, в низкую воду для промывки входа в гавань.

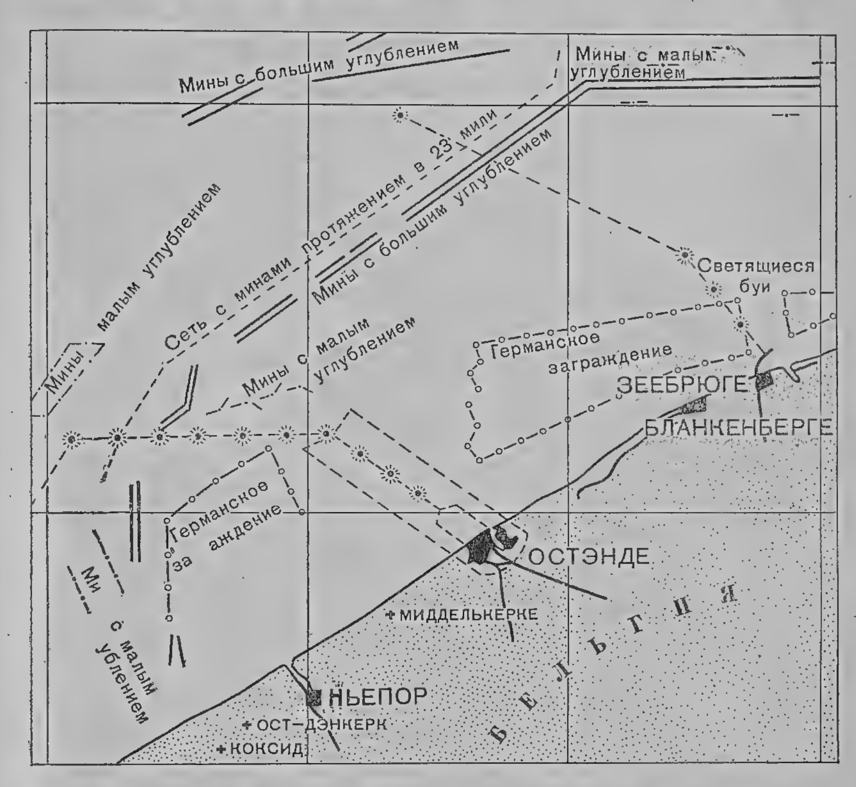


Схема 16. Способ подхода к Остэнде под прикрытием дымовой завесы.

Во время первой попытки заблокировать Остэнде проверкой места буя на банке Строом пренебрегли. В записке, направленной мною адмиралу Кийзу после сдачи мной командования, я писал в отношении атаки Зеебрюгге:

> «Главная трудность заключается в получении точного места; требуется несколько контрольных определений: это вызывает необходимость непосредственно перед операцией определить место затмевающегося буя. Противник может его слегка переместить; надо наблюдать за этим и, несмотря ни на что, определить его место так, чтобы не привлекать внимания».

Однако, ничего сделано не было. Немцы переместили этот светящийся буй на 1 милю[1] и блокировочное судно, вместо гавани,

[1] «Операции английского флота», т. V.

попало на берег. Какой позор для британского флота попасться в такую глупую ловушку!

Захват торпедного катера во время первой неудачной попытки заблокировать Остэнде передал в руки противника оперативные документы. Этот факт, а также установка недалеко от гавани приметных буев возбудили у германцев подозрение и заставили их усилить свою оборону[1].

«Официальная история» сообщает, что немцы захватили

> «документы и планы, указывающие, что против Остэнде готовится закупорочная операция; эти планы дали им много практических сведений о деталях ее проведения».

Капитан Шульц продолжает:

> «Найденные на торпедном катере планы операции заставили командира флотского корпуса[2] 12 апреля 1918 г. приказать всем береговым частям быть постоянно в готовности. 14 апреля противником были обстреляны батареи к востоку от Остэнде, а кроме того на внешних подходах к гавани были обнаружены вновь поставленные англичанами буи; все это указывало на существование плана нового нападения».

Давать такие документы на мелкие суда значило самим итти на поражение! Каждый корабль должен иметь документы, касающиеся только его собственных действий — без указания на общую цель операции; дополнительная информация должна даваться устно. Снабжение планами операции мелких судов представляет собой, как я уже упоминал, повторение роковой ошибки, сделанной французами на Шмен дэ Дам. Затем, установка буев недалеко от гавани являлась роковым и совершенно излишним мероприятием. При разработке своих планов я всегда избегал необходимости устанавливать буи вблизи места будущих действий и никогда не разрешал судам приближаться к этим районам до начала операции.

Все это, конечно, вызвало плачевные последствия.

Опыт — это вещь столь тонкая и не бросающаяся в глаза, что лица, руководящие делами, часто недостаточно уделяют ему внимания; между тем при планировании операций он является главным фактором.

Нельзя подобрать лучшего примера, чтобы показать, как недостаток опыта привел к крушению двух планов. От адмирала до юнги все проявили величайшую доблесть, усердие и энергию, но опыта нехватало. Заблокирование Остэнде и Зеебрюгге,— последние морские операции в эту войну,— должны были бы явиться классическим примером; в действительности же высадка на мол превратилась в новую «Балаклаву», в катастрофу. Несмотря на то, что мы патрулировали вблизи Остэнде в продолжение почти 3 лет, в единственный нужный момент найти его не смогли. И все это произошло из-за недостатка опыта.

---

[1] Доклад капитана Карла Шульца.

[2] Marinekorps — сухопутное соединение, укомплектованное личным составом морского флота. — *Ред.*

Давая предварительное согласие на план операции против Зеебрюгге, разработанный мною к концу 1917 г., тогдашний Первый морской лорд Джелико выразил пожелание, чтобы я пояснил его детали Оперативной комиссии (Operations Committee). Поэтому 18 декабря 1917 г. я отправился в адмиралтейство, где докладывал полностью свой план в присутствии адмирала Джелико, помощника начальника морского штаба, адмирала Оливера, вице-адмирала Уимза, председателя Оперативной комиссии контр-адмирала Кийза и других лиц; тогда же было получено окончательное согласие Первого морского лорда.

Поскольку в это дело вмешалось адмиралтейство, Джелико пожелал, чтобы я доложил план морским лордам. Поэтому я явился 29 декабря в адмиралтейство; однако, Первый лорд сэр Эрик Геддис заявил мне, что я снят с командования и поэтому дальнейшего выступления с моей стороны не требуется. В то же время командование Дуврским патрулем было поручено контр-адмиралу Кийзу.

Хотя ему, как представителю Оперативной комиссии, и был разъяснен весь план, однако, сознавая необходимость особого внимания к отдельным пунктам и зная, что у него нет опыта в ведении операций против бельгийского побережья, я, рискуя даже быть обвиненным во вмешательстве не в свое дело, после отъезда написал ему следующие замечания:

«Главная трудность заключается в точном определении места. Необходимо несколько определений, — в частности, использование измерительной проволоки, — но трудность в том, что прокладывать ее придется поперек течения. Определение места после прохода затмевающегося буя может производиться этим способом попутно. Это в свою очередь требует, чтобы непосредственно перед операцией буй находился точно на своем месте, так как противник может его несколько сместить. Надо непрерывно следить за положением буя и, главное, определить его место таким способом, который не привлек бы внимания. Ни одной мелочи не предоставлять случаю. Для наблюдения поверх дымовой завесы будет полезен привязной аэростат, буксируемый миноносцем. Некоторую помощь окажут сбрасываемые с самолетов осветительные бомбы. Определение мест кораблей вести по светящимся буям, ставящимся со специально выделенных сторожевых судов за кормой ведущего корабля. Ведущий должен итти в хвосте колонны самостоятельно, не имея за собой никого. Заряды должны быть специального изготовления: для стрельбы по шлюзовым воротам они должны давать при 5° возвышения дальность до 1 800 *м*. Специальные заряды для стрельбы по базе гидросамолетов. Для 152-*мм* орудий также необходимы специальные заряды. Продумайте положительные и отрицательные стороны прожекторов и светящих патронов, а также время и место их использования. Мне кажется, что при высадке лучше всего установить оборонительную линию у западной оконечности двух больших ангаров, расположенных к востоку. Высаживающихся людей можно пустить дальше этой границы только для того, чтобы потопить землечерпалку: в противном случае они будут мешать стрельбе тяжелой артиллерии. Оборонительная линия необходима для того, чтобы отрезать порт от мола; туда нужны пулеметы с хорошими пуленепроницаемыми щитами и мешки с песком для защиты от бомб. Угольный склад должен быть включен в эту линию. Основное — скорость броска. Хорошо обдумайте, когда начинать ставить дымовую завесу. Это будет зависеть от ветра, скорости, направления и расстояния до мола. Не забудьте, что для

постановки завесы требуется 5 минут. Все зависит от сохранения в тайне главной операции. Чтобы ввести противника в заблуждение, примените диверсию миноносцами. С этой же целью обстреливайте батареи, которые не могут обстреливать с фланга участок главной атаки. Так как вы все равно не попадете в батареи, то, чтобы создать ложное впечатление, обстреливайте не те, которые могут быть для вас опасны. Пусть у противника создается представление, что атака ведется к востоку от мола. В отношении управления артиллерийским огнем я провел бы свою точку зрения; ваши артиллерийские специалисты с ней, конечно, не согласятся, и вы уже лучше следуйте их «чугунным» методам.

«Возникают, конечно, сотни вопросов. Уделяйте ежедневно по 3 часа (желательно, не одновременно) для штудирования всей операции, шаг за шагом, изменяйте пункты первой тревоги, берите различные направления ветра и возможные случайности с дымовой завесой, ставьте себя на место немцев и подумайте о том, какие меры вы приняли бы, если бы вы догадались о готовящейся атаке, и какие возникали бы трудности, если бы вам пришлось менять приемы ее отражения. Это поможет вам усилить атаку и предугадать, что у немцев на уме».

Перейду теперь к бомбардировке Брюгге, которая так и не имела места.

Говорили, что предлагаемая мною атака слишком сложна и включает слишком много действий. Достаточно немного разобраться в этом вопросе, чтобы убедиться, что это не так. Основной принцип при планировании операции — это не усложнять главной задачи. Успех главной операции должен в минимальной степени зависеть от синхронизации и успеха вспомогательных и второстепенных атак. Но нет ничего предосудительного, если в план атаки включается ряд вспомогательных операций, неудача которых ни в какой степени не затруднит выполнения основной задачи.

Имея это в виду при рассмотрении моего плана, нетрудно увидеть, что закупорка, обстрел шлюзовых ворот и высадка на мол представляли три отдельных операции. Ни одна из них не зависела от другой. Если бы одна или две из них не имели успеха, это не повлияло бы на третью. Из-за того, что вместо одной было три атаки, никакого усложнения не получалось. Была единственная взаимозависимость — это в части использования дымовой завесы. Трудно сказать, который из этих трех объектов надо рассматривать как главный. Без сомнения, обстрел шлюзовых ворот обещал наиболее длительную выгоду. Атака на мол давала большие шансы на уничтожение базы гидросамолетов и батареи на молу и потопление миноносцев. Закупорка не имела практического значения, но доставила бы удовольствие адмиралтейству и открыла бы широкое поле для деятельности прессы, а это, в свою очередь, подбодрило бы нацию. Но каков бы ни был результат, все три операции были самостоятельны, и ни одна из них не усложняла остальных.

В заключение, вместо того чтобы предоставить почетные места на блокировочных кораблях офицерам Дуврского патруля, которые в течение трех лет, в хорошую и в плохую погоду, преодолевая бесчисленные трудности, несли тяжелую службу, эти места были предоставлены офицерам других соединений. В Дуврском патруле числились офицеры столь же храбрые, как и среди выбран-

ных из других частей. Я не могу сказать — более храбрые, так как ничто не может превзойти ту преданность, с которой они выполняли свою работу, но мне было очень обидно, что офицеров Патруля не взяли в операцию, которая в значительной мере планировалась, чтобы компенсировать их за отличную службу и за трехлетнюю работу в Дуврском патруле, мало известную широкой публике.

Многие из прочитавших эту главу, возможно, зададут вопрос о целесообразности дискутировать неудачу атаки мола, и, вероятно, первой их мыслью будет, что надо бы оставить вопрос как он есть, т. е. в ореоле успеха, венчающего это предприятие. После зрелого размышления я не могу согласиться с такой постановкой вопроса, так как нецелесообразно умышленно обходить тяжелые уроки, добытые опытом. Поступая так, можно навлечь на себя в будущих войнах крупные катастрофы. Если нам придется снова вести войну, то я надеюсь, что воспоминания, вызываемые словом «Зеебрюгге», заставят адмиралтейство подумать о том, что назначение или замена командующих накануне операции почти наверно приведут к неудаче нашего оружия и что от них будут зависеть судьба и жизнь тех, кто находится на низших служебных ступенях. Тогда те, кому этим делом ведать надлежит, должны будут остановиться и подумать над вопросом: «может ли только что назначенный человек вдруг приобрести опыт?».

Послесловие

Как уже говорилось, я в 1917 г. предупредил адмиралтейство, что закупорить Остэнде и Зеебрюгге для прекращения прохода подводных лодок — невозможно. В 1918 г., после зеебрюггской и остэндской операций, адмиралтейство в новом составе выпустило сообщение в том смысле, что эти порты были закупорены. Это явное несоответствие требует разбора и разъяснения.

«Официальная история войны» («Морские операции», т. V) вынуждена сделать два признания:

1) что обе атаки — на Зеебрюгге и на Остэнде — окончились неудачей и были сопряжены с большими потерями в личном составе;

2) что неверная информация, данная адмиралтейством нации, имела целью подбодрить население и создать ореол вокруг этих неудачных операций.

Операция против Зеебрюгге и первая попытка против Остэнде имели место в ночь с 22 на 23 апреля.

На странице 274-й мы читаем:

> «В течение 24-го (т. е. на другой день) из Остэнде вышли три подводные лодки, а на следующий день *UB-16* вышла из Зеебрюгге в море мимо затопленных судов[1]. 27-го целый ряд лодок вошел в Зеебрюгге и в Остэнде и вышел из них, после чего число входящих лодок установилось в прежних размерах».

---

[1] Разрядка автора.

В сущности говоря, от затопленных судов было столько же пользы, как если бы они оставались в Англии.

На странице 274-й, после описания второй неудавшейся попытки атаковать Остэнде, мы читаем:

> «...но для публики адмиралтейство выпустило более ободряющее извещение; 10 мая в 10.45 помощник главного цензора передал прессе следующее сообщение: «Операция, имевшая целью закупорку портов Остэнде и Зеебрюгге, была успешно завершена прошлой ночью, когда устаревший крейсер *Виндиктив* был затоплен между дамбами поперек входа в гавань Остэнде».

Таким образом, по крайней мере через 10 дней после того, как адмиралтейство должно было уже узнать, что Зеебрюгге не заблокирован, оно, не дожидаясь донесения командовавшего операцией адмирала, который должен был сообщить, что Остэнде не закупорен, выпустило сообщение, утверждавшее, что закупорка Остэнде и Зеебрюгге успешно выполнена.

На странице 276-й мы находим заключение историографа:

> «Блокировочные экспедиции проводились в дни сильного национального беспокойства, так как в это время британские армии под казавшимися непреодолимыми ударами противника сдавали одну позицию за другой. И когда это беспокойство достигло высшего напряжения, нацию неожиданно оповестили, что морские силы дважды проникали в казавшиеся неприступными районы и заблокировали два укрепленных порта».

На странице 277-й:

> «Это неправильное сообщение возбудило гордость и триумф не только среди англичан: оно, подобно пожару, передалось из страны в страну, с континента на континент»... и т. д.

Неизвестно, как далеко распространился бы этот пожар, если бы была сказана холодная истина. После холодного душа, каким являлось педантически правильное извещение, выпущенное после Ютландского боя, страна была готова верить любым донесениям адмиралтейства. Поэтому она приняла с доверием неправильную информацию относительно операций против Зеебрюгге и Остэнде. Правда заключалась, во-первых, в том, что вследствие отступления от моего плана атаки ничего существенного достигнуто не было, но зато были потеряны сотни драгоценных жизней, и во-вторых, что во время первой попытки Остэнде, так сказать, «куда-то девался» и блокировочные суда не могли его найти, а при второй попытке судно не было затоплено поперек входного канала.

Глава XIII

ДЭНКЕРК И ДУВР

До конца 1915 г. командование кораблями французского флота было полностью сосредоточено в руках командующего северным побережьем Франции, штаб которого находился в Шербурге. Должность эту занимал адмирал Фавро; отношения с ним у нас были весьма сердечными. В конце 1915 г. было решено подчинить все корабли, действовавшие в восточной части Канала, старшему британскому морскому начальнику. На французском побережьи старшим морским начальником был назначен контр-адмирал де Марлиав; трудно найти более образованного морского офицера и человека, с которым было бы так приятно работать. Еще в начале войны в Дувре состоялось совещание, на котором были намечены основные линии нашей работы. Жизнь внесла в нее мало изменений.

Естественно, что адмирал де Марлиав сохранил за собой все административные функции; на мою долю приходилось распределение (дислокация) кораблей, но и оно производилось в согласии с французским адмиралом. Такие вопросы разрешаются без трений, если обе стороны имеют своей целью успешное ведение войны. Моей обязанностью было, ознакомившись с доктриной французского флота и французской точкой зрения, находить способы использования их кораблей. Французский адмирал, со своей стороны, отбросив предрассудки, честно поддерживал меня, и я всемерно использовал его ценные соображения в отношении создавшейся обстановки.

Вопросы торговых путей, траления, дрейфующих сетей, — все обсуждалось совместно, и хотя я считал, что в подобного рода делах, касающихся непосредственно французского побережья, французский командующий мог действовать самостоятельно, он, в целях проведения общей линии во всем районе, считал необходимым посылать своих офицеров в Дувр для ознакомления с нашими приемами и устройствами. Он держался правильной точки зрения, что при громадном объеме нашего прибрежного судоходства у нас было гораздо больше возможностей приобрести опыт, чем в условиях сравнительно небольшого движения у французского побережья. Благодаря доброй воле и пониманию результаты получились весьма удачные, так как системы на обоих берегах были широко унифицированы.

В начале мая 1916 г. адмирал де Марлиав был назначен командующим в Средиземное море; командование морскими силами в сфере деятельности северных французских армий принял вице-адмирал Ронарк.

Адмирал Ронарк был героем Диксмюдэ в 1914 г., во время наступления германцев в Бельгию, он командовал флотской бригадой. Его упорное сопротивление под Диксмюдэ существенно помогло задержать волну наступления. Его соединение начало отход только тогда, когда отошли части, находившиеся у него на фланге; но и в этих условиях оно билось за каждый дюйм, и остатки его войск переплыли через Канал уже под непосредственным огнем противника. Адмирал Ронарк обладал большим опытом и тонкостью ума и всегда был готов проникнуть в замысел нового предприятия. Наш «огород», как мы называли минное заграждение в районе барража, был источником интереса и развлечений. Детали «большой высадки» и высадки на мол в Зеебрюгге обсуждались с ним — и всегда с пользой для дела. Он был всегда готов сгладить местные трения и помочь нашим кораблям в той же мере, как и своим собственным. К счастью, он оставался на своем посту всю остальную часть войны. Французское адмиралтейство правильно расценивало опыт, приобретаемый офицерами на высших постах.

Дэнкерк являлся штаб-квартирой и французских и английских морских сил, оперировавших на «Союзном» побережье; это город многочисленных воспоминаний, к которым мировая война добавила трехлетнюю артиллерийскую и воздушную бомбардировку. Наши муниципальные работники, поднимавшие крик при малейшей царапине, получили бы хороший наглядный урок, если бы их заставили провести ночь в Дэнкерке зимой 1916—1917 гг.

Этот город невероятно пострадал от бомб и снарядов. Конечно, другим городам пришлось пострадать еще больше. С некоторыми, как, например, Ипр, Ньепор и Армантьер, расправились более жестоко, но очистить Дэнкерк, подобно им, нельзя было. Разгрузка кораблей и снабжение армий шли своим чередом, поэтому гражданское население должно было оставаться на своих постах. Приходилось выдерживать по 5 воздушных налетов в течение одной ночи; в общей сложности населению пришлось перенести 214 бомбардировок с воздуха и моря. В город попало 7 514 бомб и снарядов, было убито 233 человека и ранено 336. Сравнительно небольшое количество пострадавших объясняется широким использованием во время налетов подвалов и укрытий,— конечно, за счет уменьшения комфорта. Примечательный факт, над которым не мешало бы призадуматься кое-кому из англичан: население Дэнкерка никогда не жаловалось. Жители отдавали себе отчет, что находятся на войне; географическое положение города являлось причиной их благополучия в мирное время, ну а во время войны они очутились соответственно в невыгодном положении. Вот и все! Городу по заслугам был присужден орден «Военный крест». Я представил его к награждению орденом «Крест за отличную

службу», но согласовать этот вопрос удалось только несколько позже.

Дэнкерк представлял для нас исключительную важность, хотя и был очень далек от совершенства. Вошло в обычай ворчать на дуврскую гавань; и действительно, в шторм это мало приятное место, зато в ней имелось достаточно площади для значительного числа кораблей, тогда как в Дэнкерке было гораздо теснее. Французы предоставили нам, какое только могли, место в порту, и мы устроились неплохо; к сожалению, места (вдоль главного мола) хватало только для трех мониторов с 305-*мм* орудиями и нескольких траулеров.

В октябре 1915 г. наши учреждения в Дэнкерке так развернулись, что я просил адмиралтейство о назначении туда коммодора в качестве старшего морского начальника. Назначен туда был командир 6-й флотилии миноносцев, отлично справившийся со своим делом. Перевозками ведали районные морские транспортные офицеры, которых во время войны сменилось три; первый из них исполнял обязанности старшего морского начальника до назначения коммодора.

Я уже упоминал о трудностях, связанных с обеспечением левого фланга армий Антанты. Как выгадали бы немцы, нанеся хороший удар и захватив все побережье или хотя бы часть его, включающую Дэнкерк! Единственная трудность заключалась в конструировании соответствующих судов; но это, во всяком случае, не было непреодолимым препятствием. Посмотрим, чем рисковали германцы. Как говорилось выше, им надо было высадить 60 000 человек на берег между Ост Дэнкерком и Коксиде (см. карту-схему 18). Характер побережья в общих чертах был такой же, как и на участке, избранном нами для высадки между Вестэнде и Мидделькерке. Для успеха высадки суда должны были иметь осадку не свыше 75 *см;* ширина их ограничивалась шириной шлюзовых ворот в Канале, т. е. 4,8 *м*. Достаточно было иметь скорость хода 5 узлов, а длину судна 36 *м;* получилась бы очень сильно удлиненная речная плоскодонная шлюпка (punt). Очевидно, что для достижения успеха требовалось абсолютно спокойное море. Современный конструкторский гений, конечно, мог бы спроектировать соответствующие суда. На случай, если бы некоторые шлюзы не смогли вместить суда подобной длины, то по каналам их можно было бы провести отдельными секциями.

По окончании высадки суда должны были быть брошены; на этом их функции кончались. Поскольку повреждения этих судов при высадке существенного значения не имели, конструкция их могла быть облегчена до последних пределов. Высадку можно было произвести на широком фронте. Линия фронта у Ньепора была бы взята с тыла и прорвана; после этого могла быть установлена непосредственная связь с частями своего фронта. В начале 1916 г. никаких реальных средств обороны против подобной высадки не существовало. Я отдавал себе отчет, что в моем распоряжении слишком мало средств, чтобы противодействовать этому проекту; поэтому о грозящей опасности я поставил в известность

Главное командование во Франции и адмиралтейство. Я мог атаковать противника и нанести ему урон, но о расстройстве операции не могло быть и речи. Я побывал также в Амьене и изложил сущность дела командовавшему северными армиями генералу Фошу; по его приказанию из окопов, расположенных фасом к морю, был убран песок, были установлены дополнительные орудия и, что особенно существенно, в дюнах были размещены пулеметы. Какие были шансы на успех в этой атаке? Я лично думаю, что они были очень велики. Набег на Канал и Даунс, произведенный одновременно и в достаточных силах, вероятно вынудил бы отвести наши миноносцы из Дэнкерка в Канал; непроглядная ночь скрыла бы приближающиеся десантные суда, а легкая дымовая завеса сделала бы их невидимыми при свете осветительных снарядов. Не будучи замеченными, они легко могли бы подойти к берегу на расстояние от ½ до ¾ мили. С этого момента оставалось каких-нибудь 10 минут, чтобы принять меры к отражению атаки. Моторы на этих судах должны были бы работать до того момента, пока они не уткнулись бы в берег; с началом рассвета дюны были бы захвачены.

В лице генерала Рукроля, командовавшего французской дивизией на побережьи, я имел верного друга и восхитительного товарища. Наша совместная работа была абсолютно гармоничной; он всегда готов был помочь нам подготовкой позиций для наших тяжелых орудий или любым другим доступным ему способом. Наши осадные орудия действовали по непосредственным заданиям его начальника артиллерии. Более крупные орудия — длинные 305-*мм* и 234-*мм*, — установленные специально для наступления по берегу, находились в моем непосредственном распоряжении, однако, командовавшие ими офицеры имели приказание выполнять любую просьбу французского генерала, и, таким образом, в случае необходимости, он имел возможность свободно использовать все огневые средства. Со всеми генералами, командовавшими армией на побережье, отношения у меня были самые сердечные.

Большое содействие оказывала нам также расположенная в Ля Панн британская миссия при бельгийской главной квартире. Эта связь с бельгийской и французской армиями была весьма ценной. Фактически миссия в Ля Панн сделалась связующим звеном между флотом и армиями на побережьи.

Работа французских кораблей была выше всяких похвал. Для действий в восточной части Канала французское адмиралтейство не могло выделить крупных сил. Боевое ядро состояло, примерно, из шести-восьми малых и четырех больших миноносцев; в Дэнкерке, Калэ и Булони имелись еще суда для тральных работ и регулирования торгового судоходства. Вследствие ремонта и т. п. из больших миноносцев фактически постоянно могли действовать только два; они вместе с нашими кораблями несли дозоры и скоро освоились с нашими методами маневрирования и сигналопроизводства. Эти корабли очень способствовали усилению нашего патруля у бельгийского побережья и являлись ценным прибавлением к на-

шим ничтожным силам. 27 октября 1917 г. миноносцы *Капитэн Мель* и *Магон*, совместно с нашими *Бота* и *Ментор* участвовали в бою с тремя большими германскими миноносцами, причем артиллерийским огнем было ранено пять наших моряков. От стрельбы наших судов противник имел попадания и отступил.

На мелкие суда легла тяжесть дозорной службы в районе к востоку от Дэнкерка. Постоянный ночной дозор в течение всей войны они несли в Вест Дип. Это был ближайший дозор к неприятельским портам. Находясь в дозоре, *Этандар* был атакован торпедой и весь его личный состав погиб; *Нотр Дам де Лурд* сильно пострадал от артиллерийского огня, но был благополучно доставлен в Дэнкерк.

Другой бой произошел в Вест Дип; в бою участвовали неприятельские миноносцы и французские — *Капитэн Мель*, *Буклие*, *Магон* и *Ансень Ру*. На *Буклие* командир, 1 офицер и 8 человек команды были убиты; 1 офицер и 10 человек команды ранены. Это была одна из тех быстротечных и жестоких ночных схваток, когда определить понесенные противником потери не представляется возможным.

В августе 1915 г. *Орифлям* и *Бранльба* потопили у Вестэнде неприятельский миноносец. 5 октября того же года *Бранльба* попал на мину у буя Ньепор. 8 июня *Авантюрье* совместно с нашим прибрежным дозором имел бой с германскими миноносцами; у него оказалось трое раненых. 19 октября 1917 г. неприятельский гидросамолет сбросил на миноносец № 321 бомбу, которая вызвала взрыв находившейся на палубе противолодочной бомбы и причинила серьезные повреждения.

Кроме этих, местного значения, стычек, были другие случаи. Миноносцы в Вест Дип неоднократно оказывали помощь терпящим бедствие нашим гидросамолетам.

Работа морских осадных орудий заслуживает краткого обзора. Их личный состав первоначально был высажен на побережье контрадмиралом Худ, когда германцы задержались у Ньепора; батарея состояла тогда из двух 152-*мм* орудий и одного 234-*мм* на железнодорожной установке. Главные наблюдательные пункты были расположены в городе Ньепоре и в Рамс-Капелле. Пункт в Ньепоре представлял собой вначале хорошее четырехугольное строение с внутренними каменными ступенями; постепенно оно было разрушено. Наблюдатель лейтенант Шоппи, по мере разрушения верхней части, спускался все ниже, пока каменные ступени не были совершенно разрушены. Тогда с помощью ракеты и линя втянули туда приставную лестницу, и пункт продолжал действовать до самого конца войны. Другой наблюдательный пункт, устроенный в Ньепоре, представлял собой бетонную башню, выстроенную внутри песчаной дюны; обычно ее называли «башня Дэнкан» — по фамилии сооружавшего ее канадского сержанта. Еще один наблюдательный пункт находился в Рамс-Капелле, но приближаться к нему можно было только в темное время суток.

В 1916 г. я выгрузил четыре 234-*мм* орудия с мониторов. Из трех, выгруженных в первую очередь, одно орудие было установлено в

бетонном каземате, а остальные—открыто, пока для них не построили укрытия. Места их установок назывались Барингтон и Истни.

К концу октября 1916 г. сектор пришел в необычное оживление благодаря прибытию подразделения инженерных войск, испытывавших на германских окопах действие нового газа. В отместку за это в течение ряда дней после нашей атаки противник обстреливал нас химическими снарядами; с этого момента сектор больше не принимал своего прежнего спокойного вида, а наоборот, активность все возрастала, пока в июне следующего года наши части не захватили часть окопов. Указанное выше оживление деятельности доказало с очевидностью, что в позиционной войне держать орудия на открытых позициях, как это было у нас, да еще в такой близости от противника — бесцельно. По 234-*мм* орудиям на открытых установках противник почти ежедневно выпускал от 400 до 500 150-*мм* снарядов; хотя орудия и не выводились совершенно из действия, но закрытия из мешков с песком разрушались быстрее, чем мы могли их восстанавливать. В нескольких отдельных случаях поворотный и подъемный механизмы выводились из действия, и в заключение было попадание в снарядные погреба, а затворы обоих орудий были приведены в негодность осколками снарядов. Поэтому было решено построить углубленные бетонные закрытия, как это сделано в Барингтоне и Истни. Соответствующее место было подыскано в нескольких сотнях метров дальше от берега, на линии закрытий 152-*мм* орудий. Эти новые двойные закрытия (получившие название батареи Карнак) были закончены к 25 декабря 1916 г. Таким образом, к началу 1917 г. у нас имелось четыре 234-*мм* и два 152-*мм* орудия, установленных в прочных бетонных казематах. Поверх их было насыпано достаточное количество песку, чтобы предохранить их от любого снаряда; они не могли бы выдержать только двух-трех прямых попаданий в одно и то же место снарядами самых крупных калибров или же случайное попадание в амбразуру.

К концу 1916 г. в личном составе этих орудий произошли важные перемены. Два кадровых офицера были списаны на флот; стало ясным, что убыль и в офицерах и в рядовом составе батарей должна пополняться из личного состава запаса флота или из морской пехоты; в связи с увеличением числа противолодочных судов было жестко поставлено требование, чтобы кадровые офицеры флота не использовались на той работе, которая могла выполняться офицерами запаса или морской пехоты. В результате к нам прибыло два офицера запаса, а немного позже несколько офицеров морской пехоты. Кроме того, к нам был назначен морской казначей, который, помимо своей непосредственной работы (ее было не так много), использовался в качестве наблюдателя и вычислителя (plotter [1]) или с успехом выполнял текущую строевую работу.

Большую помощь оказывали нам канадцы. Работали они всегда в темное время суток; когда крайность вынуждала, они, несмотря на артиллерийский и химический огонь противника, все же не пре-

---

[1] Plotter — человек, вычисляющий по карте и таблицам элементы для артиллерийской стрельбы. — *Прим. перев.*

рывали своей работы по оборудованию новых позиций или установке орудий, хотя некоторые из них были расположены лишь в нескольких сотнях метров от передовых постов противника.

Нет надобности описывать здесь подробно работу по выгрузке на берег и установке орудий, которые должны были помочь нам подавить германские батареи во время предполагавшейся нами высадки. Достаточно сказать, что мы доставили и установили четыре коротких 234-*мм* орудия, три дальнобойные 234-*мм* пушки, три дальнобойные 50-*т* 305-*мм* пушки и восемь 190-*мм* орудий. 305-*мм* орудия были выгружены, перевезены по дороге и установлены на место без применения крана. Эта работа поставила пред нами ряд новых проблем, разрешение которых доставило много интересных часов, а вместе с тем дало и некоторый отдых от весьма существенных проблем патруля.

С начала 1917 г. и до конца июня группа осадных орудий в операциях берегового сектора играла важную роль. У французов не было подходящих орудий для подавления огня неприятельских дальнобойных морских пушек, поэтому наши орудия часто использовались довольно расточительно как для подавления огня, так и для стрельбы на разрушение. Противник скоро определил их местоположение, и когда с наступлением весны настала удобная для стрельбы погода, то не проходило ни одного дня, чтобы одна из наших батарей не сделалась объектом разрушительного обстрела. Точность стрельбы и вес неприятельских снарядов скоро начали сказываться: Барингтон получил прямое попадание из 280-*мм* гаубицы, разбившее орудие на две части, а через несколько дней 234-*мм* орудие также получило прямое попадание 150-*мм* снарядом. Можно сказать, что с этого момента наши передовые 234-*мм* орудия практически не работали. Если они в перерывах начинали стрелять, то немедленно же подвергались бомбардировке и, как правило, выходили из действия на несколько дней или даже недель. Один из казематов 152-*мм* орудий был совершенно разрушен, поэтому орудие установили на новой и, как казалось, совершенно неуязвимой позиции, дальше в тылу. Однако, после нескольких выстрелов орудие было совершенно разбито, и укрытие больше не использовалось; значительно позже в нем установили 190-*мм* орудие.

Через несколько недель в действии осталась одна только батарея Карнак, но и она почти каждый день, когда была ясная погода, получала порцию снарядов. Как правило, противник делал по ней от 300 до 600 выстрелов 150-*мм* калибра, и притом с исключительной точностью. За день в орудийный каземат попадало от 40 до 50 снарядов; однако, благодаря толстому слою песка, уложенного поверх бетона, серьезных повреждений не было.

Апрель оказался неудачным для наших морских орудий: батарея Карнак получила попадание в правый каземат тяжелым снарядом, который вывел из строя орудие и перебил или ранил весь его личный состав.

В мае и июне сектор начал постепенно оживляться, так как британцы, не пытаясь сделать из этого секрет, начали подготовку к

занятию этой части фронта. Дороги и лагери обстреливались непрерывно днем и ночью; но для наших осадных орудий это было сравнительно благополучное время, так как противник имел достаточно много объектов для обстрела. Командованию передовых частей были приданы восемь морских 190-*мм* орудий, но установить их при создавшейся обстановке оказалось делом далеко не простым. Химические атаки и бомбардировки производились ежедневно, и так как наши батареи находились близко к фронту, то потери в их личном составе были соответственно велики. В течение нескольких месяцев совместной работы с 4-й армией из штатного состава осадных орудий в 8 офицеров и 150 человек команды мы потеряли 3 офицеров убитыми и 3 ранеными, а убыль рядового состава была свыше 50%. Места нашего расположения были известны противнику и поэтому подвергались сильному обстрелу; когда же мы снова получили господство в воздухе, то противник больше не пытался обстреливать артиллерийские позиции; главная масса потерь в людях происходила в лагерях или около них, но не при орудиях. Благодаря скоплению артиллерии мы впервые получили превосходство над противником.

Британская армия оставалась в секторе Ньепора до конца года. После отказа от десантной операции роль морских осадных орудий свелась к обстрелу дорог и деревень. После того как французы вновь заняли этот участок фронта, осадным орудиям больше не пришлось играть такой важной роли, как в начале года: тогда они были единственными орудиями с достаточной дальнобойностью, чтобы состязаться с дальнобойными морскими орудиями противника.

Штаб-квартирой Дуврского патруля, вполне естественно, был Дувр. Гавань его хотя и не являлась идеальной, но все же в любую погоду представляла собой безопасное место, однако в скверную погоду при постановке на бочки или при съемке с них корабли должны были соблюдать осторожность. Места там было мало; в 1917 г., когда численность миноносцев возросла сверх нормальной в 24 единицы и когда в гавани одновременно стояло по дюжине миноносцев или около того, устанавливать их приходилось отшвартованными попарно. При зюйд-вестовых штормах это было, конечно, недопустимо, и некоторое их количество приходилось отправлять отстаиваться в Дэнкерк. Мертвые якоря для миноносцев были расположены близко к берегу, но при свежем бризе и низкой воде становиться на них неудобно. В свежую погоду, стоя на мертвых якорях, суда раскачивались до 20°.

Однажды два человека из команды миноносца опоздали с берега и остались там на ночь; в свое оправдание они заявили, что не спали целую неделю. Часть ночей они провели в море, а в остальные, при стоянке в гавани, миноносец раскачивало так сильно, что отдохнуть не представлялось возможным. Но гавань все-таки была гаванью, и если кто-нибудь выражал неудовольствие, то я предлагал ему на выбор оставаться снаружи! Нет надобности говорить, что это предложение никогда не принималось.

Распоряжался в гавани капитан над портом, который первоначально совмещал эту должность с должностью начальника портовых мастерских.

В начале войны в Дувре имелась лишь небольшая база для подводных лодок. 6-я флотилия миноносцев была направлена туда сразу же, и для выполнения необходимого ремонта пришлось немедленно приняться за организацию механической части порта.

Мастерские Дуврской машиностроительной компании были взяты адмиралтейством на условиях системы процентов с чистой стоимости (net cost percentage), было заключено соглашение с мастерскими Юго-восточной и Четэмской железных дорог, а затем был реквизирован завод листового металла в Дувре.

В 1915 г. число кораблей всех классов значительно увеличилось, и начали понимать, что война может затянуться; поэтому в порту были выстроены временные добавочные мастерские для обслуживания механической, кораблестроительной и электротехнической частей.

До 1916 г. чистку котлов на кораблях выполняли свои же кочегары; чтобы облегчить работу кочегаров во время стоянок кораблей и получить более эффективную систему работы, была организована специальная группа для чистки котлов; кочегаров для этой цели брали из экипажей (depots) и посылали на корабли во время их периодических стоянок.

К концу 1917 г. Патруль включал в себя свыше 400 судов — это был самый крупный вспомогательный патруль в стране. Надо было обеспечить его содержание, ремонт механизмов, мелкое дооборудование и переделки, периодические осмотры и т. п.; в то же время приходилось обслуживать угольщики, транспорты, авиабазы, моторные лихтеры, боновое заграждение, береговую оборону Дэнкерка, портовое оборудование, буксиры, паровые и моторные катера, водоналивные баки и, наконец, производить местные спасательные работы. В добавление к этому надо было производить работу в Дэнкерке, Фолкстоне и Рэмсгейте. Непрерывно производились экспериментальные работы с дымовыми завесами, противолодочными сетями, прицельными устройствами и т. п. Таким образом, требования к технической части были многочисленны и разнообразны, и если бы порт не прилагал всех усилий для их удовлетворения, то Патруль очень потерял бы в своей боеспособности.

Так как док Грэнвиль был удален от порта, то чувствовалась также потребность в ремонтных мастерских и для стоявших там кораблей. Поэтому был разыскан стоявший в бездействии стальной лихтер и с одобрения адмиралтейства, главным образом силами флота, был оборудован под пловучую мастерскую, получившую название *Мэсел*. На нем были установлены котел, токарные и сверлильные станки, кузница и медницкая, пресс, воздушный компрессор, динамо, пневматическое оборудование и устроен склад для инструментов. Динамо давало также свет стоявшим в ремонте миноносцам.

Заводская ремонтная работа выполнялась в мастерских 6-й флотилии миноносцев. При перегрузке их работа передавалась в мас-

15*

терские, руководимые гражданскими инженерами. Там работало около 30 гражданских механиков, проделавших отличную работу. Сверх того ремонтные работы передавались Дуврской машиностроительной компании. Отдельные случайные работы выполнялись мастерскими Юго-восточной железной дороги.

К ремонту кораблей, возвращавшихся в порт с повреждениями, приступали немедленно; для этого постоянно имелась ночная ремонтная смена. Для выполнения экстренных работ на требовании, посылаемом мастерским, необходима была только надпись «Неотложно». Чтобы избежать перегрузки одних мастерских и недогрузки других, а также дублирования специальных инструментов, я возложил на флагманского инженера-механика руководство всеми механическими ремонтными работами.

Оборона порта находилась в руках сухопутного военного командования. С ним у меня были самые лучшие отношения, и во всяком случае оно делало все возможное, чтобы облегчить работу флота. Организация, при которой неподвижная оборона морской базы находится в руках не морского командования, а у кого-нибудь другого,— нелогична, и руководство ею в военное время будет мало эффективным. Контроль над гражданским населением, поддержание порядка в городе и т. п. представляют собой прямые функции военных властей и не интересуют морское командование, но сами гавани, руководство и наблюдение за службой, управление батареями, могущими обстреливать приближающиеся к порту корабли, — должны быть в ведении морского командования. Это особенно существенно в тех случаях, когда в гавань часто заходят непривычные к флотским порядкам вспомогательные суда, как, например, траулеры и дрифтеры; эти недостаточно обученные суда часто путают «суточные позывные» [1] и постоянно входят и выходят из порта для выполнения своих специальных обязанностей. Поэтому требуется много здравого смысла и послаблений в отношении установленных правил; если бы здесь, в Дувре, военные люди не имели опыта в этом деле, то половина траулеров и дрифтеров была бы потоплена нашими же батареями. Мне часто приходилось получать обоснованные представления военного командования, вследствие того что мелкие суда, утомленные работой в море, пытаются входить в порт, не считаясь с установленным порядком. Я неизменно отвечал:

> «Я очень сожалею, что нам приходится иметь дело с вспомогательными и недостаточно обученными судами. Сделайте милость, продолжайте попрежнему руководствоваться здравым смыслом, иначе у нас будут достойные сожаления инциденты. Противник не будет пытаться захватить гавань с помощью траулеров и дрифтеров, у него их и нет».

Постоянное нарушение правил доставляло неприятности военному командованию, но часто избежать этого было нельзя.

---

[1] «Суточные позывные» (signal for the day) используются военными кораблями в военное время при подходе к порту. Поскольку они меняются ежедневно, то мало вероятия, что противник успеет во-время расшифровать их, чтобы воспользоваться ими. Траулеры и дрифтеры часто путали и даты и сигналы.

Не в этом, однако, заключались главные точки соприкосновения двух командующих начальников. Слабость двойного командования выявилась во время коротких (5-минутных) налетов противника. Если бы противник стал обстреливать Дувр, то береговой артиллерией, конечно, распоряжалось бы военное командование, но, вместе с тем, в море имелись находившиеся под моим командованием миноносцы дозора. Противник первоначально попытался бы обстрелять город с дистанции 7 000—9 000 *м*. С батарей в темноте увидели бы только блеск выстрелов, дистанция до них была бы не известна, и едва ли удалось бы отличить выстрелы наших миноносцев от неприятельских. Успешно отогнать противника можно было только схваткой с ним наших дозоров на короткой дистанции, а никак не стрельбой вслепую с больших расстояний. Поэтому я просил генерала в таких случаях не открывать огня до тех пор, пока он не получит моей просьбы; это было необходимо для безопасности наших же миноносцев, которые в это время могли вести бой с противником. Естественно, мои требования привели к совещаниям в Лондоне в 1917 г.; там было решено действовать в обратном порядке: береговые батареи должны были сразу же открывать огонь, но прекращать его по моему требованию. Это меня устраивало; чтобы избежать ненужных задержек, я отдал постоянный приказ, как только батареи откроют огонь по неприятелю, обстреливающему окрестности, автоматически посылать им требование прекратить огонь, так как в этот момент наш дозор находится в непосредственной близости. Надо бы стрелять по кораблю, приближающемуся с блокадными целями, но такое поведение противника было мало вероятно. С точки зрения ответственности военного командования, сохранение права отвечать на огонь было желательным; но это противоречило обстановке на море, и ответственность должна была оставаться не за военным, а за морским командованием.

Разумно было бы подчинить командира батареи непосредственно адмиралу, которому в любой момент известны точные места дозоров. Поскольку находившиеся в море дозоры поворачивали в определенных точках в назначенное время, то места наших миноносцев были мне всегда известны с точностью до нескольких сот метров. Расстояние от ближайшего дозора до противника могло быть определено мною моментально, и поэтому я мог судить о том, сможет ли батарея стрелять безопасно для наших кораблей до момента, пока не развернется бой между миноносцами. Было внесено предложение, чтобы для связи с командиром батареи назначили специального офицера, однако я держался того мнения, что подобный советчик бесполезен. Непреложный закон военного времени гласит, что командование должно поручаться тому лицу, которое знает обстановку, так как на нем лежит ответственность. Бесцельно давать командовать тем лицам, при которых надо назначать других, которые говорили бы им, что надо делать.

Я берусь утверждать, что моряки стреляют так же хорошо, как и сухопутные артиллеристы. Поэтому возражений с этой стороны не может быть. Из артиллеристов морской пехоты можно было органи-

зовать отличные команды для береговой артиллерии военных портов. Но в подготовке к войне наша страна никогда не обращалась к здравому смыслу. Мы, кажется, любим окружать себя анахронизмами, которые не могут противостоять логическим доводам и вместе с тем создают трудные условия в военное время.

Насколько мне помнится, когда ставился вопрос о том, кому должна быть подчинена береговая оборона военных портов, то решающее значение имела не наиболее эффективная ее организация, а нежелание адмиралтейства увеличивать свою годовую смету расходов. Казалось крайне неудобным увеличивать сумму на миллион или около того, когда приходилось биться за каждую копейку для самого необходимого. Опасались, что сумма, появившаяся вместо сметы армии в смете флота, косвенно и в плохую сторону повлияет на отпуск средств для нового строительства. А это, в свою очередь, привело к ошибочному распределению ответственности в военное время.

В Дувре было произведено очень много спасательных работ. К счастью, еще до войны управление порта в Дувре имело два великолепных океанских буксира, бывших, повидимому, самыми лучшими в Англии. Адмиралтейство взяло их для работы по досмотру судов. Но так или иначе, находясь ли в порту или вблизи от него, они всегда были под рукой; поэтому я приспособил один траулер в качестве запасного при досмотровых судах и пересаживал туда комиссию, когда неотложно требовались оба буксира. Наибольшую роль в спасательной работе играл капитан над портом Джон Айерн, представлявший собою третье поколение; его отец и дед также занимали эту должность. Что было особенно ценно в нем, это его опыт, часто очень недооцениваемое, но тем не менее весьма важное качество. Он знал каждое спокойное место между Портсмутом и Темзой, а также лучшие места для выбрасывания на берег. Погоду и приливные течения он знал лучше, чем кто-нибудь, точно так же, как и способы в экстренных случаях остановить течь подручным материалом. Однажды, и это совершенно достоверно, он привел в Темзу судно, не имея под руками для остановки течи ничего, кроме большой глыбы мела.

После небольшого знакомства с ним я назначил его начальником спасательной службы, и, в случае аварий, его указания должны были исполнять все, кроме командиров кораблей. Сожалеть об этом назначении мне не пришлось: о качестве его работы можно судить по тому, что он спас 116 судов. Это неплохой рекорд. Днем и ночью в его распоряжении находились буксир и моторный катер; так как судьба потерпевшего аварию корабля решается обычно в течение первого часа после аварии, то все донесения о столкновениях, посадках на мель и подрывах на минах направлялись прямо ему.

Однажды ко мне в кабинет влетел некий джентльмен и заявил, что он прибыл в Дувр в качестве адмиралтейского начальника спасательной службы. Я ответил ему, что рад приветствовать в его лице должностное лицо адмиралтейства, и разъяснил ему, что моим начальником спасательной службы, непосредственно выполняющим

всю спасательную работу, является капитан Джон Айерн. Он вернулся в адмиралтейство и доложил о разговоре со мной. К счастью, в этом учреждении сообразили, что опыт работы на месте имеет большое значение, и оставили в покое и меня и Айерна.

Было бы упущением не сказать о работе жен офицеров в отношении вдов и сирот матросов, погибших при исполнении служебного долга. Благотворительная работа лучше всего могла быть выполнена женщинами, и эти симпатичные помощницы оказали мне большую подмогу в области, в которой я сам был бессилен. Во флоте находились глупые и мелочные люди, возражавшие против пребывания жен офицеров и команд в тех портах, которые посещаются их мужьями. Я не знаю ни одного случая, чтобы служба пострадала из-за жен или семейств. Жалобы преимущественно исходили от другой стороны, и именно на то, что служба отнимает у мужей так много времени, что они слишком мало бывают на берегу. Я надеюсь, что недомыслие, существующее в этом отношении, будет уничтожено минувшей войной. Работа, проделанная женами во время войны, сделает на будущее время пребывание их в портах желательным для командования. Работа Патруля была так опасна, трудна и непрерывна, что я от всего сердца желал, чтобы офицеры и команды могли провести день-другой на берегу и чтобы эти дни стали для них возможно приятнее; поэтому, чем больше жен и семейств собиралось в Дувре, тем больше я был доволен. Воздушные налеты, конечно, действовали на них, и особенно на детей, но тем не менее они проявляли мужество и во время тревог и в случаях горестных утрат, которыми был уснащен путь повседневной работы Патруля.

Глава XIV

МЕЛКИЕ КОРАБЛИ

Новейшим классом судов из имевшихся у нас в Дувре были торпедные катера прибрежного действия, сокращенно называемые *СМВ* [1]. Эти суда, длиной лишь в 12 *м* и рассчитанные на минимальную скорость в 30 узлов, могли использоваться только в тихую погоду. Вооружены они были одной торпедой, которая выстреливалась с кормы хвостом вперед. Это может показаться чем-то особенным; в действительности же это было блестящим разрешением проблемы. Так как торпедный катер движется по поверхности воды почти с той же скоростью, что и торпеда, то, очевидно, было допустимым, чтобы выпущенная торпеда двигалась по тому же направлению, по которому шел катер; таким образом, придя на глубину, она могла сразу развить свою полную скорость. Поэтому сбрасывание торпеды с кормы хвостом вперед являлось правильным.

Каждому моряку известно, что итти большим ходом на волне при малой длине судна невозможно. Достаточная длина необходима для того, чтобы судно не погружалось носом во впадины между волнами; если это случается, то судно зарывается в надвигающуюся водяную стену, вместо того чтобы проходить над ней,— в результате судно испытывает более или менее серьезное сопротивление и принимает носом значительное количество воды. Скорость движения воды, вливающейся на судно, по меньшей мере равна скорости самого судна, и в результате получаются серьезные повреждения. Торпедные катера страдали не только от этого: на полном ходу нос у них сильно вылезал из воды, а корма садилась,—в итоге на короткой волне они прыгали с одной волны на другую, испытывая при этом сильные удары; это влекло за собой значительные и недопустимые напряжения в корпусах.

Можно подумать, что после такой критики о катерах больше нечего говорить, но это не так. Громадная ценность *СМВ* заключается в соединении их большой скорости с малой видимостью, являющейся, в свою очередь, результатом их малых размеров. *СМВ* являют собой лучший пример того, какую ценность представляют корабли специальных классов, однако при том условии, что учитываются их ограниченные возможности и тщательно изучается метод

[1] *СМВ* — Coastal Motor Boats — прибрежные моторные катера.

их использования. В качестве оружия в руках адмирала эти катера обладали большой потенциальной ценностью, конечно, при соответствующем учете их ненадежности и их специального предназначения.

Молодые офицеры, командующие подобного типа судами, естественно, жаждут подходящего случая, чтобы отличиться. Когда погода позволяет, они стремятся итти на противника или разыскивать его. Такое стремление весьма похвально, но не всегда можно его поощрять. Война — дело серьезное и ведется не ради выгоды старых или молодых офицеров; их участие в ней — скорее дело случая; и они сами и их корабли должны подчиняться общей стратегической обстановке. Использование различных классов кораблей, в частности—малых, представляет собой искусство. Интересы страны часто могут быть лучше всего обеспечены держанием судов в бездействии. Это выводит из себя их личный состав, он представляет себе ведение войны иначе и сердится на вынужденное безделье. Разрешите мне пояснить это несколько подробнее.

Торпедные катера были наиболее удобны для использования ночью. Днем и в светлые лунные ночи, когда видно так же хорошо, как днем, германские миноносцы могли их уничтожить. В очень темные ночи видимость так мала, что использовать *CMB* для атак на миноносцы нецелесообразно: находясь очень низко над водой, катера не могли видеть свою жертву так же хорошо, как она их. Таким образом, лучшими периодами для ночного использования катеров являлись первая и последняя четверти луны.

Функции их были двоякого порядка — атака неприятельских кораблей и постановка мин.

Наибольшая вероятность добиться успеха в атаке имеется при первом использовании подобного класса судов: в это время противник еще совершенно не подготовлен к нового вида атакам. Поэтому, как только эти суда приобрели некоторый опыт в работе у Остэнде, было решено атаковать миноносцы в Зеебрюгге совместно с воздушными силами. По замыслу операции, катера должны были итти к молу, который в это время должен был подвергнуться сильной бомбардировке с воздуха; катерам тогда предстояло атаковать любое судно, которое вышло бы в море, спасаясь от бомб. Атака была выполнена. Все произошло так, как мы предвидели: один германский миноносец был потоплен, другой — поврежден. Эта операция была проведена с начала до конца хорошо, принесла пользу личному составу и соответствовала интересам страны.

В этот период торпедные катера часто посылались, обычно парами, патрулировать вблизи от входов в Остэнде и Зеебрюгге. 30 апреля 1917 г., после того как катера ходили около $1\frac{1}{2}$ часа в районе к востоку от гавани Остэнде, началась воздушная атака города. Катера приблизились к берегу и начали внимательно следить за входом и выходом кораблей из порта. С катера № 7, против луны, в расстоянии около 1 мили, заметили неприятельский корабль. Сблизившись до полумили, № 7 и № 13 остановились, чтобы лучше определить курс и скорость корабля. После этого катера несколько отошли, чтобы набрать скорость и атаковать с выгодной позиции.

Однако, торпедные катера были обнаружены противником раньше, чем они этого ожидали: это дало противнику время повернуть и увеличить скорость. Постепенно катера начали охватывать противника и выходить ему на траверз. По мере приближения катеров к берегу становилось ясным, что скоро им надо будет отворачивать. № 7 положил сильно руля и повернул вправо, выпустив торпеду с дистанции около 360 *м;* после этого он заметил большую красно-желтую вспышку пламени, немедленно окружившуюся Т-образным облаком тяжелого черного дыма. Как обычно поступали при атаках на близких дистанциях, оба катера полным ходом отошли. Услышав взрыв и ощутив затем сотрясение катера, № 7 уменьшил ход и, так как стрельба прекратилась, приготовился возвратиться на прежнее место. Повернув, он определил место атакованного корабля по дыму; после этого было замечено красное пламя, которое, как казалось, скрылось под водой, сопровождаемое облаком дыма или пара. Обстрел шрапнелью с береговых батарей вынудил его благоразумно удалиться.

2 мая произошел случай, который мог иметь для флотилии торпедных катеров катастрофические последствия; была в этом случае и комическая сторона, которую, однако, участники оценили с трудом. Четыре торпедных катера отправились охотиться за миноносцем, который, как предполагалось, патрулировал около Остэнде. Все шло хорошо, пока катера неожиданно не обнаружили, что они сами сделались объектом преследования со стороны четырех больших миноносцев. Будучи слишком близко, чтобы развернуться и атаковать[1] противника, катера, в соответствии с полученными ранее указаниями, рассыпались, как выводок куропаток. Катер № 7, прежде чем ему удалось избавиться от преследователя, был загнан довольно далеко к западу. Во время преследования он получил две пулевых пробоины в карбюраторе, три в впускной трубе, одну в водяной рубашке мотора и две в путевом компасе. В таком состоянии он не мог вернуться и атаковать своего преследователя. Командир катера № 2 был ранен пулей; катер фактически был выведен из действия. На № 10 мотор работал скверно и, уже оторвавшись от миноносцев, он был не в состоянии повернуть, чтобы догнать их. На № 13 лопнул штуртрос, и он начал описывать циркуляции сквозь строй противника. Дважды он проскакивал благополучно между миноносцами, обмениваясь с ними револьверными выстрелами; выпущенная им торпеда прошла под миноносцем. После второй циркуляции, значительно удалившись от миноносцев противника, он благоразумно застопорил машину и был потерян ими из виду. Широкий белый след, оставляемый идущим полным ходом торпедным катером, привлек внимание миноносцев раньше, чем их обнаружили с катеров; в силу этого миноносцы подошли слишком близко и не дали катерам достаточно времени и места для большой циркуляции при разворачивании на противника носом; это было необходимо для атаки. Вероятно на катерах было хорошо организовано наблю-

[1] Эти легкие, быстроходные суда при повороте описывали очень большую циркуляцию. При попытке повернуть быстрее происходило то же, что и с тележкой при слишком крутом повороте за угол: они переворачивались.

дение с носа и недостаточно с кормы. В результате пулеметным огнем два катера были выведены из боя, третий едва уцелел, у четвертого подвел мотор. Этот случай был полезен тем, что на нем молодежь убедилась, что, не имея опыта, достигнуть успеха нельзя, а при любой операции требуется очень большая осторожность.

С этого момента я предпочитал до проведения нами «большой высадки» не связываться с дозорами противника и выпускал торпедные катера только для постановки мин у светящегося буя около Зеебрюгге; на них, в конце концов, попало одно германское судно.

22 августа 1917 г., когда надежды на «большую высадку» рушились, я отправил торпедные катера в Зеебрюгге для выпуска торпед с внутренней стороны мола, туда, где обычно стояли миноносцы. Это был один из двух случаев за все время ведения операций под моим командованием в Дувре, о которых я сожалел [1].

Молодые офицеры на торпедных катерах жаждали славы, и нужно было приоткрыть предохранительный клапан; поэтому я отдал приказание отправить их для нападения с внутренней стороны мола. Как и следовало ожидать, торпеды не попали туда, куда метили, и вред был принесен только нам, так как этот случай указал противнику на недостаточную защиту внутренней стороны мола. В результате он немедленно установил преграду от оконечности мола до берега, оставив только узкий проход около мола. Такую операцию адмирал не должен был санкционировать; вместо мощного удара получилось размахивание кулаками. Нет смысла надоедать противнику бесцельными операциями: надо или бить как следует или оставить его в покое, даже если отважная молодежь на мелких судах негодует на бездействие.

Трудность успеха в этой атаке на мол заключалась в том, что неприятельские миноносцы были совершенно невидимы на темном фоне каменной стенки; кроме того, для выпуска торпед катера должны были итти полным ходом, т. е. со скоростью 33 узла, причем у них не имелось никаких данных для определения расстояния от мола, установления момента выпуска торпед и расстояния до своей цели. Четко вырисовывающихся на небе силуэтов, как при атаке миноносцев в море, не было. Поэтому торпеды были выпущены вслепую, по счислению.

Помимо торпедных катеров, у нас имелись еще моторные катера [2]. Они впервые прибыли в Дувр в ноябре 1915 г. Первое впечатление было, что для них не найдется соответствующего применения. Это были суда для хорошей погоды, имевшие деревянную обшивку толщиной всего 25,4 *мм* и шпангоуты в 32 *мм*; для волны они были слишком коротки и имели слишком низкую носовую часть, так что рассчитывать на них для регулярной дозорной службы было нельзя. Заполучив их, я тем не менее пытался найти для них при-

---

[1] Второй причиной сожаления было то, что не додумались до постройки специального корабля — полуминоносца, полуподлодки, преимущественно подводной лодки, идущего под водой и снабженного торпедами, специально приспособленными для движения по мелководью; он должен был бы взорвать шлюзовые ворота в Зеебрюгге.

[2] Моторные катера сокращенно обозначаются *ML*. — *Прим. перев.*

менение, и действительно они оказались очень полезными для постановки дымовых завес. В момент их прибытия опыты с дымовыми завесами шли полным ходом. После месяца испытаний и опытов удалось, наконец, разработать действительно хороший способ получения дыма.

Когда замышлялась «большая высадка», я добился назначения капитана Колина Мэклин для подготовки всех имевшихся 90 катеров к постановке дымовой завесы. Чтобы не отнимать катеров на слишком большой период от других баз, их подивизионно направляли в Дувр для установки дымовой аппаратуры и тренировки, после чего возвращали в их порты.

В 1917 г., после установления барража у бельгийского побережья, один дивизион моторных катеров в Дэнкерке ежедневно находился в готовности к выходу и постановке дымовой завесы для дозорного монитора, если погода допускала обстрел Остэнде. Однако, постановка дымовых завес была не единственной обязанностью моторных катеров. Вскоре после прибытия первых катеров мы придумали способ использования легкого проволочного трала для контрольного траления. Другими словами, мы направляли группу катеров *ML* с легкими тралами по разным фарватерам для обследования—нет ли там мин. Они сами по себе были слишком легки, чтобы буксировать затраленные мины, но достаточно тяжелы, чтобы определить, задел ли трал за какое-нибудь препятствие. Их скорость позволяла производить траление достаточно быстро, а малая осадка делала их исключительно безопасными судами для этой цели. Однако, поскольку они могли быть использованы не во всякую погоду, а траление в Дувре должно было производиться и в хорошую и в дурную погоду, то их надо было скорее рассматривать как вспомогательное средство траления.

Во многих случаях они оказали большую помощь при спасении людей после катастрофы, как, например, в случае с подрывом на мине *Англии* — 72 человека; они же спасли 78 человек с *Малоджи*. Их личный состав всегда благородно откликался на каждый зов. Командный состав этих катеров был в значительной мере укомплектован любителями-яхтсменами, но среди команд было много не имевших раньше опыта морской службы. К счастью, ядро их было составлено из шотландских и восточнобережных рыбаков, представляющих лучший в мире людской состав для укомплектования мелких судов. Офицерский состав был пропущен через гринвичские и портсмутские курсы по кораблевождению, артиллерии и сигналопроизводству. Команды также проходили подготовку на различных курсах. По кораблевождению требовались сведения, которыми обладают яхтсмены-любители, умеющие читать карту, пользоваться параллельной линейкой и компасом и определять курсы при входе в гавань, взглядывая на карту, т. е. делать то же, что делали мы во времена старых миноносцев. В плохую погоду мы складывали карту по линии пути, которым намеревались итти, а для определения курса через напечатанную на карте картушку делали параллельную складку! В моей памяти моторные катера *ML* остались как суда, неоценимые для постановки дымовых завес и обла-

дающие качеством универсального использования, присущим судам с малой осадкой и большим ходом.

Надо еще кое-что добавить и о дуврских подводных лодках. Работа их была скучна и давала мало радости. Основной обязанностью их было обеспечивать пролив в случае набега неприятельских крейсеров. Этот набег так и не состоялся, и потому они были лишены единственно достойной цели. Нетрудно себе представить, что использование их для других целей всегда затруднялось сходством их с подводными лодками противника. Глупо было бы вселять дозорам какие-нибудь сомнения в отношении атак подводных лодок. Каждая подводная лодка или перископ должны быть атакованы сразу же, как только будут замечены. Опознательные, вызовы и ответы очень хороши для надводных кораблей, но в реальных условиях уничтожения подводной лодки, которая в 10 секунд может погрузиться и быть потеряна из виду, допустимо только мгновенное действие, без каких бы то ни было колебаний. Действовать так можно, только зная, что каждая замеченная подводная лодка — неприятельская. Поэтому иначе, как в строго ограниченных условиях, наши подводные лодки никогда не выпускались. В случае набега неприятельских крейсеров наши и французские подводные лодки имели бы для атаки и потопления противника соответственные половины Канала. У нас был ряд ложных тревог, подводные лодки своевременно отправлялись в назначенные им места и неизменно разочаровывались. Должен заметить, что разочаровывались только они, так как у меня не было никакого желания видеть крейсеры, уничтожающие нашу слабую оборону.

Я пытался использовать свои подводные лодки для атак неприятельских подводных лодок, ставя их на якорь в Канале у одного из буев барража. Они были снабжены затмевающимися огнями и стояли, отшвартовавшись у буев, которые они должны были изображать. К сожалению, у подводных лодок типа «С» имелись только носовые торпедные аппараты, и они не в состоянии были немедленно выпустить торпеды по противнику, который мог быть замечен с лодки только близко от ее траверза. Когда однажды обнаружили подводную лодку противника, то, прежде чем наша подводная лодка типа «С» успела отдать концы и развернуться к неприятелю носом, он уже скрылся в темноте. Сопровождение лодки на позицию и обратно было тщательно организовано; но помимо того, чтобы удержать в тайне пребывание ее на линии барража даже от собственных дозоров, выход из порта и возвращение с позиции производились в темное время суток. В дальнейшем я пробовал использовать лодки в качестве наблюдательных постов для определения мест падений снарядов, для обрывания электрических кабелей с помощью кошек с подрывными патронами и для измерения приливных течений у бельгийского побережья.

В октябре 1917 г. я получил взаймы одну подводную лодку типа «Е» для попытки подстеречь неприятельские подводные лодки в районе к востоку от барража Гудвин Сноу. Германские лод-

ки, безусловно, пользовались проходом между оконечностью барража и Гудвинами. Этот район являлся частью старого минного заграждения, установленного еще в 1914 г.; в течение трех лет он рассматривался как опасный, однако действие моря и влияние температуры оправдывали наше предположение, что он, в сущности, являлся совершенно безопасным. На этом участке мы за подводными лодками не охотились и потому они могли здесь находиться не очень на-чеку. Кроме того, если бы какая-нибудь неприятельская подводная лодка заметила тут нашу, то она вероятно приняла бы ее за свою. С другой стороны, поскольку мы здесь держали единственно только одну подводную лодку, то она знала, что кого бы она ни увидела — это был противник; в данном случае у нас было то же преимущество, каким всегда обладали германские миноносцы во время набегов на Канал.

В сумерки лодка уходила с дозором и проводилась охраной через барраж; возвращалась она к тому же месту для встречи с охраной перед рассветом. Однажды лодка *E-52* выпустила торпеду по неприятельской подводной лодке, но, будучи далеко от нее, промахнулась. Я был очень обеспокоен, что противник мог увидеть след торпеды и предупредить свои остальные лодки. Однако, в ночь с 31 октября на 1 ноября *E-52* повезло, и она попала торпедой в *UC-63*, которая немедленно затонула. Спасен был один человек. К сожалению, эта подводная лодка возвращалась домой и незадолго перед тем сообщила свое место, так что противник был в состоянии приблизительно определить место ее гибели. После этого случая, находясь в этом районе, немцы были настороже. Подводных лодок больше не встречалось. Как часто случается, новый метод дал единичный успех, а после этого противник принял контрмеры. Но такова уж современная война.

Хотя приведенное здесь описание работы мелких судов дано очень сжато, тем не менее не следует делать вывода, что служба их не имела особого значения: она была и очень важна и трудна. Мелкие суда, страдающие всегда от недостатка мореходных качеств, надо рассматривать как специальные средства. Адмирал распоряжается ими так же, как игрок в гольф с клюшками: одними он пользуется постоянно, другими — только в отдельных случаях.

Надо подчеркнуть, что война выигрывается не только мужеством; ведение современной войны должно направляться рассудком. И здесь требуется много терпения со стороны как подчиненных, так и прессы и населения.

Чем меньше корабли по своим размерам, тем менее они удобны для жилья и тем больше трудностей команды испытывают при выполнении своих служебных обязанностей в любую погоду. Эти трудности переносились командами мелких судов, значительная часть которых попала на море впервые, бодро и терпеливо.

Глава XV

ОПЕРАЦИИ

«Если я узнаю, что моему камзолу известны мои планы, то я сниму его и сожгу», — говорил Фридрих II. Секретность — это главная основа стратегии, так же как внезапность — основа тактики. Совершенно очевидно, что внезапность является результатом секретности. Невозможно переоценить значение тайны при разработке операций. В течение 1915, 1916 и первой половины 1917 гг. взаимоотношения между адмиралтейством и адмиралом в Дувре были идеальными. На бумаге секреты не излагались, разве только в личной переписке между начальником морского штаба сэром Генри Оливером (впоследствии заместителем начальника) и вице-адмиралом в Дувре. Часто имели место личные встречи. Первый морской лорд и адмирал Оливер были в курсе того, что предполагал делать дуврский адмирал, и на основе чего он так поступал, а он, в свою очередь, знал их точку зрения и мог пользоваться как их собственным опытом, так и опытом адмирала флота Артура Уилсона, большие знания и тонкость суждения которого представляли значительную ценность. Такие взаимоотношения были идеальными. К сожалению, в адмиралтействе была проведена так называемая реформа, которая принесла много зла и нарушила существовавший ранее порядок.

При разработке операций большое количество моментов требует к себе внимания; важнейшими обычно являются те, которые требуют знания местной обстановки. В каждой операции имеются один или несколько основных моментов, требующих к себе внимания больше, чем все остальные. При первоначальной бомбардировке Зеебрюгге основным было наблюдение за разрывами снарядов, и пока не были придуманы приемы этого наблюдения, операция откладывалась. Первая попытка была отменена уже в походе, так как треноги, необходимые для наблюдения и корректировки артиллерийского огня, из-за волны начали «ходить» на палубе везших их судов и те не могли безопасно продолжать свой путь. Производить обстрел без наблюдения было бесцельно. Это было основным требованием.

При второй бомбардировке наблюдение все еще являлось основой; но к этому времени наши методы значительно улучшились, и корректировка с воздуха оказалась почти совершенной. Мы

выходили пять раз и трижды пересекали Северное море; четыре раза пришлось возвращаться, так как низкая облачность препятствовала корректировке. Тем временем основное значение приобрел другой момент. Шлюзовые ворота повредить было можно, но не очень сильно. Однако, большое преимущество давало попадание в них при отливе [1]: при низком уровне, до момента, пока успели бы сделать временные исправления, вся сила давления воды легла бы на них. Кроме того, в высокую воду ворота, вероятно, были бы открыты и потому находились бы в достаточной безопасности; при отливе же они были бы закрыты и тем самым представляли бы хорошую цель. Таким образом, лучшим временем для обстрела являлся момент непосредственно после начала отлива. Этот момент, приходящийся на светлое время суток, являлся стержневым для стрельбы.

При последующих стрельбах по берегу противник начал применять дымовые завесы, пользоваться которыми он научился у нас. Весь успех в этой обстановке зависел от того, чтобы произвести наблюдение за падением пристрелочных снарядов до того, как цель будет закрыта дымовой завесой. Первостепенное значение приобрела исключительная быстрота пристрелки. Это вынуждало нас захватывать противника врасплох и применять стрельбу на рассвете. В ответ на это противник начал ежедневно на рассвете высылать дозор из гидросамолетов, чтобы, получив предупреждение о нашем приближении, успеть поставить дымовую завесу до начала стрельбы. Это, в свою очередь, повело к отказу от бомбардировок на рассвете и в значительной мере повлияло на установление в 1917 г. дозорной линии; благодаря этому мониторы всегда могли находиться вблизи от неприятельских портов и быть в готовности, в случае наступления благоприятной погоды, начать обстрел, так как немцы не могли держать дымовую завесу длительное время.

В «большой высадке» все зависело от внезапности, наличия соответствующего ветра, высокой воды и прихода всех трех атакующих групп точно в назначенное место. Это становилось основным моментом. Рассвет к этому моменту был желателен, но необходимая высота воды к этому времени суток приходилась только на определенные дни. Ветер соответствующего направления вблизи берега для постановки дымовой завесы был абсолютно необходим, точно так же как и вывод понтонов к берегу с точностью до сотни метров; последнее заставило применить всю нашу изобретательность, и для решения этого вопроса пришлось пожертвовать почти всеми второстепенными преимуществами.

При закупорке Зеебрюгге жизненное значение приобретал «бросок» на мол; вся энергия была направлена сюда, и приходилось итти на жертвы, чтобы только сделать этот удар быстрым и надежным. Дальше, основными моментами становились нахождение места на молу, а в случае закупорки Остэнде — нахождение входа

[1] Уровень воды со стороны берега оставался бы на своей прежней высоте, тогда как благодаря отливу мористая сторона не испытывала бы давления воды, — в результате получилось бы сильное разрушающее напряжение.

в гавань; поэтому все усилия были направлены на разработку целого ряда приемов, которые обеспечивали бы точность при определении места.

Всегда, когда план операции был уже нанесен на карту, я мысленно отмечал — что́ является основным, и затем уже не допускал никаких второстепенных соображений, которые могли бы дурно повлиять на выполнение.

Следующим вопросом, над которым я начинал думать, был вопрос о том, какое специальное оборудование может понадобиться. Меня нисколько не смущало применение специальных механизмов и конструкций, чтобы добиться чего-нибудь совершенно нового. По мере возможности, я старался не делать того, что казалось естественным, и не применять обычных приемов.

Сначала всегда выбирайте повидимому невыполнимое, чтобы посмотреть — как его можно сделать выполнимым. Ведущим принципом было: лучше преодолевать трудности в период подготовки операции, чем во время ее проведения.

Я выбирал планы, которые обещали наибольшую внезапность, а потому и наибольшие шансы на успех, и, несмотря на встречавшиеся исключительные трудности, упорно работал над их разрешением. Когда есть время для размышления, то можно преодолеть любую трудность.

Треноги для наблюдения за взрывами снарядов имели успех потому, что противник никогда не мог предположить, что в 9 000 *м* от его батарей будут воздвигнуты искусственные островки. Несмотря на урок, извлеченный из гибели крейсеров *Хог*, *Абукир* и *Креси*, удалось организовать дневной дозор у бельгийского побережья, так как не были поставлены сети. «Большая высадка» безусловно имела бы успех, так как противник никак не предполагал, что мы вздумаем высаживать десант на наклонную стену, обороняемую пулеметами и пехотой и находящуюся под огнем мощных батарей. Надо было быть пророком, чтобы предсказать командующему обороной, что из-за непроницаемой дымовой завесы в самой неприступной части побережья, и несмотря на неблагоприятные условия глубин, вдруг подойдет пристань длиной в 200 *м*, что, подобно амфибиям, появятся танки и что эти танки и пехота взберутся на казавшийся неприступным 30-градусный уклон дамбы с 90-*см* карнизом на ее вершине.

Несмотря на то что по приказанию адмиралтейства дозор был убран с барража немедленно после его установки, сети и мины не были вытралены противником в течение всего 1916 г. Я думаю, что это произошло благодаря светящимся буям, которые, вероятно, смущали немцев и заставляли их предполагать ловушку. Они не могли подумать, что найдется такой идиот, который, поставив мины, обозначил бы их светящимися буями. Совершенная невероятность такого поступка спасла всю систему.

Для атаки мола Зеебрюгге я намеревался воспользоваться не внутренней его стороной, приспособленной для этой цели, а неприступной наружной, применив специальную перекидную сходню. Дерзость и выбор, казалось бы, неприступного участка должны

были привести к оглушительному успеху. Мой преемник, повидимому, проглядел тот факт, что перекидная сходня являлась составной частью моего плана. Он отказался от нее, а в результате мы потеряли 616 человек, тогда как нормально потери не должны были превосходить человек 20. Противник потерял всего 26 человек.

Наступление на Камбрэ имело большой успех благодаря тому, что для уничтожения проволочных заграждений вместо ожидавшейся противником бомбардировки были использованы танки; таким образом, противник не был предупрежден и был совершенно не подготовлен. Эти моменты доказывают, что надо всегда бить там, где этого не ожидают и где удар кажется невозможным; это — основа тщательно проработанной операции, проводимой на море или на берегу.

Когда планы принимают окончательную форму, надо устанавливать даты. Приливные течения, погода, лунное освещение, светлое время суток — все играет роль. Когда приходится выбирать погоду, назначают несколько дат. Предварительно установленная для атаки дата определяет срок, в течение которого можно производить репетиции. Так как репетиции могут выдать тайну, то необходимо самым тщательным образом обдумать — следует проводить репетиции или не следует. Тайну можно сохранять только до тех пор, пока планы известны лишь адмиралу и одному-двум его главным помощникам. Как только частности его становятся известны остальным, секретность пропадает. При постройке понтонов для высадки любопытствующие особы путем сопоставления отдельных моментов могли составить себе полное представление об их назначении. Будьте уверены, что когда человек догадывается о секрете, он обычно считает себя в праве говорить о нем, хотя бы это и шло во вред его стране,— просто потому, что ему не сказали, что это секрет. Некоторым людям доставляет удовлетворение показать другим, как они были правы в своей догадке [1]. Такое самомнение во время войны — проклятие.

Наделки на форштевнях мониторов, предназначавшихся для атаки Зеебрюгге, конечно, привлекли бы внимание и вызвали бы соревнование на догадливость. Чтобы предупредить это, была выдвинута версия, что увеличение длины ватерлинии может улучшить их скорость; поэтому я написал начальнику управления военного кораблестроения умышленно-ложное письмо, предназначавшееся для использования среди его подчиненных, в котором указывал, что временная наделка на носу должна служить именно этой цели.

Десантная сходня размером 24 на 3 *м*, предназначавшаяся для той же операции, должна была изготовляться из двух половин, будто бы для мониторов в Дэнкерке.

Для «большой высадки» только одним командирам мониторов был известен участок побережья, который предстояло атаковать.

[1] В то время как я старался сохранить в тайне намерение произвести высадку, мне сообщили, что о моем намерении использовать понтоны было публично упомянуто в одном из лондонских клубов.

Из предосторожности личному составу была зачитана составленная записка, требовавшая сохранения тайны. В ней говорилось:

«Если немцы узнают, что высадка должна иметь место к востоку от Зеебрюгге и т. д., то это представит для них громадную ценность».

(в действительности высадка намечалась к западу от Остэнде). Не была упущена ни одна мелочь, чтобы сохранить цель операции в тайне.

Те части плана, которые должны репетироваться отдельными единицами, можно репетировать задолго, не привлекая внимания; обычно для них нетрудно придумать достаточно убедительное, но тем не менее неверное объяснение. Общую же репетицию надо проводить возможно ближе к моменту начала операции. В какой мере необходима репетиция — предоставляется решать адмиралу. Во всяком случае подготовка должна быть проведена в таком виде и приказания составлены в такой форме, чтобы, по мере возможности, надобность в репетиции отпала.

Все корабли, участвовавшие в первом обстреле Зеебрюгге, были укомплектованы только незадолго до того и еще не успели сплаваться. Поэтому перед проведением операции, предусматривавшей синхронизированную установку треног, постановку на якорь кораблей и определение их мест как в отношении друг друга, так и относительно берега, — репетиция была необходима. Поэтому на Темзе была устроена в натуральную величину копия взморья у Зеебрюгге, с буями и сооружениями, дававшая представление о действительных приметных местах на берегу. Компасные пеленги и течение были подобраны такие же, какими они должны были быть во время действительной атаки. В результате в день проведения операции огонь был открыт очень скоро, и корректировка началась немедленно.

Перед «большой высадкой» мониторы вместе с их понтонами были «интернированы» в Темзе. Опасаясь, что последние могут быть замечены в Дэнкерке неприятельскими самолетами, я не рисковал выводить их туда до самой последней минуты. Общая репетиция была организована во всех деталях, с моделями и т. п., однако распоряжения были составлены так, чтобы надобности в репетиции почти не ощущалось.

В период подготовки операции адмирал ни на один момент не должен упускать ее из виду. Мысленно он должен ставить себя в положение каждого командира соединения и продумывать всю операцию с точки зрения мониторов, миноносцев, колесных тральщиков, моторных катеров, судов специального назначения и т. д. Все его приказания должны быть составлены так, чтобы каждый командир точно знал, что́ он должен делать в соответствующий момент, как определится этот момент — по пелентам, пройденному расстоянию, сигналам и т. п. С помощью моделей он должен проверить, чтобы во всех точках, где будут делаться сигналы, видимость не была ограничена дымовой завесой и т. п.

Помимо того, надо продумать, — что́ должны делать соединения, обнаружив дозор противника или потеряв соприкосновение из-за

ошибки или плохой видимости, где вероятнее всего противник будет держать дозоры, и что они могут сделать, какой линии поведения будет придерживаться противник при обороне или нанесении ответного удара и т. д. Все эти моменты надо не только продумать для каждого соединения, но и привести в систему. При этом надо учитывать непроглядную тьму ночи и недостаточный опыт многих временных офицеров (temporary officers) в действиях в составе соединения.

Во всех артиллерийских операциях, предпринимавшихся с осени 1915 г., необходимо было участие самолетов для наблюдения за разрывами снарядов. Для бомбардировки на рассвете кораблям, естественно, надо было выходить накануне вечером, самолеты же должны были вылетать за час или за ¾ часа до начала стрельбы. Возможность корректировки зависела от отсутствия наземного тумана и от высоты облаков, не меньшей 4 000 *м*; в противном случае цель была бы закрыта. Высота в 4 000 *м* была необходима потому, что противником была установлена зенитная артиллерия. Однако, отсутствие облаков часто сопровождалось дымкой, плохо заметной с земли, но в действительности представлявшей собой завесу, совершенно непроницаемую для наблюдателя, находящегося на высоте. В какой степени благоприятна была обстановка, необходимо было знать за полчаса до вылета наблюдателей. Был выработан шифр для передачи по радио из Дувра, откуда имелась телефонная связь с аэродромом в Дэнкерке, причем слова эти означали только «да» или «нет».

Передача шифрованного слова в утро атаки могла на следующий раз заставить противника быть настороже; поэтому каждое утро, за час до рассвета, передавался не имевший никакого значения сигнал. Таким образом, передача этих слов не давала возможности противнику определить — будет иметь место атака или нет.

Та же система применялась и в вечерней передаче, чтобы дать знать — будет ли на следующий день производиться намечаемая операция или же она отменена по условиям погоды. Если сигнал имел реальное значение, то со всех пунктов дозора суда постепенно подходили к сборному пункту. Другой мерой для сохранения тайны было запрещение с момента выхода в операцию пользоваться радиотелеграфом; исключение допускалось в случае крайней необходимости. По природе люди склонны болтать, и поэтому болтливость могла быть перенесена и в радиосигналы. Если операция отменялась уже ночью, то в сторону от флотилии, миль на 20, высылался миноносец, который и подавал оттуда условный сигнал; место, откуда миноносец должен был дать этот сигнал, выбиралось с таким расчетом, чтобы по нему нельзя было определить, что флотилия находится в море.

При передаче по телефону или по радио следует особенно тщательно избегать отрицательных форм, вроде «не», «не может», «невозможно», так как опускание отрицательных приставок придает обратное значение словам. Предпочтительнее такие фразы, как «погода против корректировки» или «погода благоприятствует наблюдению». При пользовании ими ошибки из-за пропуска не полу-

чится. Приводимый ниже случай может служить примером того, как надо соблюдать осторожность при составлении сигналов.

В отношении скандальных историй людей можно разделить на две отличающиеся группы: одних, если скандал разразится где-нибудь поблизости, обязательно припутают к этому делу; другие, которых никогда не касается никакая сплетня. Ко второй группе принадлежал один из командиров кораблей Патруля, что придает этой истории особую пикантность. Когда он однажды пришел в Дувр, приятели-командиры сигналами начали запрашивать его о здоровьи Энни, все ли с ней благополучно и т. д. Он был совершенно одурачен и, возможно, все еще пребывает в таком состоянии; весь Патруль корчился от смеха, — и все это произошло из-за невнимания к выбору слов для радиодонесения. Выполняя особое задание, он совместно с дрифтером находился на Темзе. Погода становилась угрожающей и, беспокоясь о безопасности дрифтера, он дал радио командующему Патрулем. Радио, которое он должен был бы отправить, было следующего содержания: Threatening to come on to blow; have arranged for the *drifter* to lay close to me for the night». Неосторожность его заключалась в том, что он в радио указал только название этого дрифтера; на его несчастье дрифтер носил название *Girl Annie* [1].

Все операции рассчитывались по среднему гринвичскому времени, и затруднение заключалось в том, что его смешивали с английским летним временем. Причиной надо считать, что приливо-отливные таблицы и им подобные выражены в гринвичском времени. Во время войны было бы удобно пользоваться английским летним временем круглый год, указывая его и во всех документах. Однажды при репетовании сигнала по дозорной линии буквы BST [2], имеющие большое значение, были пропущены, и в результате премьер-министр отплыл из Калэ без охраны [3]. Он прибыл к Дувру уже после наступления темноты, а так как вход и выход в темное время разрешался только военным кораблям, а он находился на почтовом пароходе, то в порт его не пропустили. Пока выяснили, что это за судно, ему пришлось провести неприятные полчаса.

При плавании в районах, которые могли быть заминированы, большое значение имело иногда использование мелководий. Естественно, немцы никогда не ставили мин на отмелях, так как удерживаться там мины не могли: на мелководьи в штормовую погоду жестокими ударами волн их срывало с якорей. Поэтому при достаточной высоте прилива, когда только было возможно, суда проводились по отмелям. Для проведения «большой высадки», посколь-

---

[1] Смысл этой фразы заключается в том, что ветер начал свежеть, и он приказал дрифтеру ночью держаться близко около него. В дословном переводе вторая часть фразы выглядит так: «приказал ночью лежать со мной». Дрифтер носил название «*Девица Энни*».

[2] British Summer time — британское летнее время. — *Ред.*

[3] Ему небезынтересно узнать, что расследование установило виновность юнги-телеграфиста, который получил за это шесть ударов палкой (!). Меня обычно берет сомнение, когда обвиняют маленьких людей, но в данном случае это было оправдано.

ку не было известно, имелись ли в этом районе минные заграждения (а предварительное обследование, конечно, привлекло бы внимание противника), курс мониторов был проложен у самой Ньепорской банки. Однако необходимо подумать о глубине на отмелях при обратном пути. Кривая высот приливов, полученная подводной лодкой на линии дозора у буя № 8, показывала, что высота прилива там равняется лишь 2,4 *м* вместо 4,2 *м*, как у Зеебрюгге и Остэнде. Поэтому ошибка в расчетах была весьма вероятна. Гидрографические данные о водных районах среди отмелей, естественно, были весьма скудны; поэтому нам пришлось собирать необходимые данные путем постоянного наблюдения с кораблей дозора за приливами.

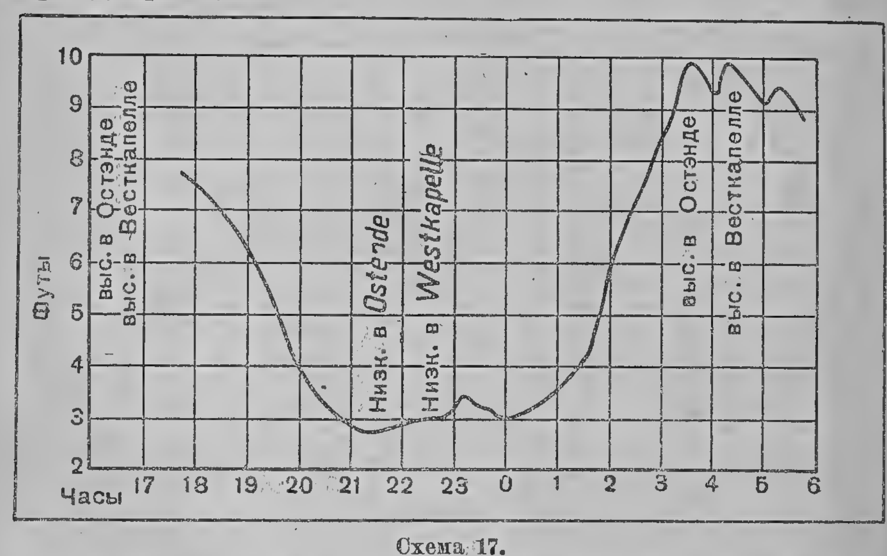


Схема 17.

Кривая прилива для буя № 8 у бельгийского побережья (широта 51°30′ N, долгота 2°50′ Ost). Получено подлодкой *С-17* 21—22 сентября 1917 г. Кривая эта представляет интерес и дает три различных уровня высокой и низкой воды.

Предварительно необходимо составить подробнейшую таблицу времени прохождения кораблями буев и знаков, так чтобы можно было контролировать их движение. Оставлять что-либо к моменту выполнения операции недорассчитанным совершенно недопустимо. Чтобы добиться полной точности действий в критический момент даже в небольшом соединении, стоит затратить несколько дней на предварительную проработку.

При проведении операций надо вообще отдавать себе ясный отчет в том, что можно предпринимать и за что не следует браться. Шанс на успех — это отнюдь не единственный фактор. Одним из важнейших соображений будет целесообразность операций с точки зрения успешного ведения войны. Любая операция, не дающая в итоге положительных результатов, должна быть взята под большое подозрение. Думаю, что не слишком переоценю положение, утверж-

дая, что противник извлекает из всех наших атак хорошие уроки, особенно из атак на его побережье и порты. Эти атаки указывают противнику его слабые места, вырабатывают у его дозоров опыт, заставляют его выставлять дополнительные дозоры и дают ему в руки достаточно веские аргументы для подкрепления своих требований к правительству в отношении увеличения численности кораблей или батарей. Таким образом, чем больше досаждать противнику без достаточных для того оснований, тем сильнее он становится и тем больше трудностей встретится в дальнейшем при проведении против него важных операций.

Приведу два примера. Атака, произведенная нашими торпедными катерами по месту обычной стоянки миноносцев с внутренней стороны мола в Зеебрюгге, имела результатом то, что для прикрытия гавани от атак с востока немцы установили преграду. Атака торпедных катеров была проведена с целью немного развлечь их личный состав и несколько разрядить накопленную ими энергию; это было ошибкой. Мне не следовало ее разрешать. Затем, стрельба по батарее Тирпиц из установленного в Аденкерке 305-*мм* орудия, хотя и нанесла ей повреждения и, повидимому, временно вывела из строя два орудия, но зато привела к усилению защиты погребов и установке большего количества траверсов. Эта бомбардировка была полезна и необходима для получения исходных данных на будущее время. Но с той поры ни одного выстрела сделано не было; орудия готовились к тому дню, когда начнется наше наступление вдоль побережья. Если бы в процессе бомбардировок при подготовке главной атаки орудия батареи Тирпиц были временно выведены из строя, то едва ли удалось бы их своевременно восстановить, чтобы они могли помешать нашему наступлению. Обстрел же в другое время только давал немцам бесплатное указание на их слабые места.

Наши национальные развлечения носят преимущественно спортивный характер; во время войны наш народ относится с одобрением к настойчивым боевым действиям, проводимым адмиралами и генералами. Ему трудно уяснить себе, что кажущаяся бездеятельность часто бывает благоразумнее, чем множество пустых операций, и что выигрыш войны гораздо важнее, чем снабжение населения драматическими эпизодами для чтения за утренним завтраком. Разве редко в минувшую войну встречались заметки такого характера: «Такой-то — молодец, он постоянно беспокоит противника». Но что это значит? В девяти случаях из десяти это означает, что противнику дается возможность определить свои слабые места и предпринять шаги к их усилению. Меня предупреждали, что в долгий период кажущейся бездеятельности, именно когда ожидалась «большая высадка», страна начала волноваться. Я ответил, что не собираюсь подвергать опасности успех важной операции только ради того, чтобы удовлетворить жажду нации к сенсационным известиям.

Нет более неприятной и трудной для адмирала обязанности, как отменять операцию. Для ее отмены, когда корабли уже вышли в море, требуется больше решимости, чем для ее продолжения.

Однако, факты остаются фактами, и нет ничего более нецелесообразного, как настаивать на выполнении планов, когда обстановка для этого сделалась неблагоприятной. Несколько раз вся флотилия пересекала Северное море в направлении на Зеебрюгге и, почти подойдя к позиции для стрельбы, должна была возвращаться: атмосферные условия складывались против нас. То же произошло и в отношении Остэнде. Мы выходили и возвращались обратно четыре раза, и только пятый выход оправдал себя. Для достижения хороших результатов необходимо было терпение, но, вероятно, самым трудным делом за все время моего командования было в каждом из указанных выше случаев поворачивать обратно. При таких обстоятельствах должно принимать все меры к тому, чтобы противник не узнал об имевшей место попытке; к рассвету, когда мог появиться какой-нибудь случайный самолет, корабли должны были рассредоточиваться; в противном случае, обнаружив их сгруппированными в необычном месте, неприятель сделал бы соответствующие выводы и усилил бы дозоры.

То же самое приложимо и к воздушным атакам. После того как объект подвергался многократной бомбардировке, вблизи его появлялась зенитная артиллерия, значительно затруднявшая последующие бомбардировки. В первые дни войны, когда самолетов было мало, лучшим способом было дождаться, пока наберется достаточное число машин, затем сильно и продолжительно бомбить выбранное место в течение нескольких ночей подряд, а потом на некоторый промежуток времени оставить его в покое.

Противник противодействовал не только артиллерией, но и сооружал дубликаты важных объектов. Например, если бомбардировке подвергался железнодорожный узел, то для введения в заблуждение сооружались ложные сигналы. В действительности спазмодические бомбардировки часто имели результатом то, что противник на них приобретал опыт. Лучше всего было подобные объекты оставлять в покое до тех пор, пока не начнется наступление, а тогда, но никак не раньше, бомбардировать их так, чтобы противник почувствовал всю тяжесть причиненных разрушений и чтобы изменение направления его железнодорожных перевозок шло нам на пользу.

Неосведомленность противника имеет для адмирала существенное значение. Догадка может быть настолько сильна, что превратится почти в уверенность, но тем не менее ее нельзя сравнивать с действительным знанием. Пленные на допросе могут говорить правду, но могут ее и не говорить. Поэтому особую ценность представляет знание, основанное на фотографиях и тому подобных неоспоримых доказательствах.

Другим видом неосведомленности, которая может оказать помощь в проведении операций, является искусственное создание представлений, которые в действительности не имеют под собою оснований. Например, благодаря большой изобретательности адмирала флота Уилсона были сконструированы мины для сбрасывания с самолетов в каналы при наступлении в Бельгию. Если бы из-за этого взорвалась одна-две баржи, то в дальнейшем, чтобы

заставить противника приостановить движение и начать траление, достаточно было бы посылать самолеты сбрасывать в каналы камни или даже только пролетать низко над ними. А это вызвало бы расстройство в подвозе боеприпасов.

Одним из средств введения противника в заблуждение служат действия, наводящие его на ложные заключения. Когда проектировалась «большая высадка», сделаны были приготовления, чтобы собрать массу траулеров и дрифтеров около Дэнкерка, на виду у разведчиков противника. Противник мог бы сделать отсюда два вывода, а именно — что мы либо повторяем нашу демонстрацию, как в 1916 г., и сбор мелких судов является просто пусканием пыли в глаза, либо — что если действительно замышляется высадка, то она будет произведена в гавани, так как сравнительно большая осадка этих судов делала их бесполезными при десанте на побережье. Предусмотрительность Наполеона, выразившаяся в открытой погрузке седел на французские линейные корабли в Тулоне, заставила Нельсона направится в Александрию и тем самым упустить французский флот, когда он вышел в море; в действительности он направлялся в Вест-Индию. Адмирал не должен упускать возможности укреплять свои планы подобными мелкими уловками: под влиянием таких слухов противник может сделать ложные выводы.

Нельзя недооценивать информации, которая может быть получена опытным разведчиком противника у неосмотрительного пленного. Поэтому ни на одном из кораблей Патруля, за исключением одного или двух миноносцев, не знали, что на барраже Гудвин Сноу я, вместо светящихся буев, использовал подводные лодки; если бы какое-нибудь наше мелкое судно темной ночью было захвачено противником, то немцы могли бы получить полные сведения о плане, а это могло бы привести к потоплению наших подводных лодок. Руководящим принципом должно быть то, что сведения, касающиеся рассматриваемого проекта, должны сообщаться только тем, кто к этому делу непосредственно причастен.

Очевидно, что нельзя производить подробную фоторазведку в местах проектируемой операции, не уделяя одновременно такого же, если не большего, внимания другим пунктам. При фотографировании бельгийского побережья для выяснения уклона берега все побережье, во всю его длину, было покрыто нашими самолетами. Это было важно для того, чтобы сбить с толку не только противника, но и наших собственных любопытных, склонных допытываться до сути дела.

Никогда не пренебрегайте мерами предосторожности, если только они не усложняют плана. Невозможно быть «излишне» осторожным, так как чрезвычайная осторожность не портит дела. Внимание к этому вопросу часто спасает от поздних сожалений о собственной глупости. Но, вместе с тем, никогда нельзя допускать срыва плана неумеренной осторожностью. Становясь на якорь в месте возможного минного заграждения, прежде чем отдать якорь, надо обязательно забирать задний ход: если якорь и заденет мину, прежде

чем дойдет до грунта, то нос будет отходить от мины, а не приближаться к ней. Так мы обычно поступали, становясь на якорь для бомбардировки, так как наиболее удобное для стрельбы место было и наиболее вероятным в отношении заграждения. Это отличный пример небольшой предосторожности, которая всегда применялась, но в которой, в действительности, никогда не было необходимости.

Так как германские мины были в одинаковой степени опасны и когда были поставлены на якорь и когда дрейфовали на поверхности, то мы отказались от траления впереди флота ночью. Сорванные с якорей мины нельзя было заметить и потопить; если только тральщики не шли далеко впереди кораблей, то предупреждение, даваемое взрывом мины в трале, получалось слишком поздно, чтобы дать возможность кораблям избежать минного заграждения. До выхода в море надо было предварительно решать, как поступать в случае обнаружения мин: итти ли дальше, ворочать, или давать задний ход. Учитывая отмели и прочие трудности, я пришел к заключению, что ночью безопаснее всего продолжать двигаться вперед; поэтому я и отказался от траления впереди кораблей. Естественно, что ранним утром мы всегда тралили впереди дозора у бельгийского побережья, так как корабли имели тогда достаточно времени и места, чтобы уклониться от заграждения, а, кроме того, всплывшие мины были видны.

Был один весьма важный вывод, к которому я пришел, а именно, что никогда не следует ставить мин в тех районах, где в будущем возможны свои операции, или в граничащих с ними районах. В одном случае, зимой 1915 г., когда у меня были основания предполагать, что подводные лодки проходят у северо-восточной оконечности банки о. Клифф, я минировал этот район; это очень стеснило нас и беспокоило меня больше, чем противник. Чтобы противник не мог наблюдать самой постановки, заграждение ставилось миноносцами ночью, а так как это была первая постановка вдали от берега и в то время подобных постановок не практиковалось, то границы заграждения были сомнительны; это еще увеличивало затруднения. При постановке заграждений надо всегда уделять особое внимание точному определению его места, так как весьма вероятно, что в будущем понадобится вблизи от уже поставленного ранее заграждения ставить новое. Минные заграждения, показанные на схеме 18 в правом верхнем углу, являются примером такой постепенной постановки.

По окончании минной постановки начальники охраны и заградителей должны были представлять отдельные донесения о месте заграждения. В случаях, когда получалось расхождение, район заграждения на карте наносился так, чтобы включить оба места. Особая тщательность требуется при минировании района путем последовательных заградительных операций. Они должны планироваться с точным учетом тех трудностей, с которыми во время последовательных постановок встретятся заградители при определении своего места и обеспечении своей безопасности во время постановки. Может показаться, что сделать это очень просто, но на

деле это не так: дело в том, что на рассвете вблизи минного заграждения не должно быть видно никаких знаков или судов.

Немцы были сверхмастерами в искусстве ставить мины в точно указанном месте и никогда не ставили их в районах возможных будущих действий. Но в этом они заходили слишком далеко. Руководящий принцип они возвели в закон, а это всегда является ошибкой. Они могли бы доставить мне гораздо больше затруднений, если бы допускали бо́льшую свободу действий в этом деле; а так я, благодаря опыту, был в состоянии раскрыть этот закон.

Существует в значительной мере ложное представление о тех пределах, в каких морские силы могут непосредственно помогать своими орудиями армии, действующей на побережье. Очевидно, что они могут прикрывать фланг армии от атак с моря. Они могут из своих орудий обстреливать места скопления резервов в тыловых районах, а также расстраивать сообщения с тылом. В сущности, их тяжелая артиллерия пригодна в той же мере, как и мощные орудия на железнодорожных установках на берегу. Действительность обстрела окопов продольным огнем зависит от характера оборонительных сооружений противника, от характера берега и от дистанции, на которой флот может действовать. Преимущество продольного огня заключается только в том, что точности стрельбы по направлению легче добиться, чем по дальности: перелеты и недолеты в этом случае большой роли не играют, и в противника попадает больший процент снарядов. Однако, во время наступления, если только нет возможности непосредственно видеть точное расположение наших собственных войск, такая стрельба становится невозможной из-за трудности связи как передовых линий со штабом, так и штаба с кораблями. По временам части противника могут быть видны, и тогда их можно обстреливать, но эти условия будут случайными и учитывать их нельзя.

За исключением особых случаев, корабли никогда не должны атаковать береговые батареи, равные им по мощности огня или более сильные. При бомбардировках надо стрелять по тем объектам, которые желательно уничтожить, но никак не связываться с защищающими их батареями. Причины этого вполне очевидны. Уязвимая площадь корабля, например монитора с 305-*мм* орудиями, равна 200 *кв. м.* Поскольку днище монитора находится на глубине всего лишь 3 *м* и, следовательно, очень близко к верхней палубе, снаряд с замедленным взрывателем, падающий под углом в 45° и попадающий в любую точку этой уязвимой площади, должен потопить монитор.

Уязвимой частью береговых батарей являются только сами орудия и их станки. Диаметр поворотных платформ артиллерийской батареи равен, примерно, 9 *м*, следовательно они представляют собой цель в 25 *м.* Как правило, орудия размещаются в безопасном расстоянии одно от другого с учетом вероятных отклонений при стрельбе по ним. Во всяком случае целью для данного залпа должно служить не больше двух орудийных площадок. Соотношение уязвимых площадей монитора и батареи будет равно 200 : 50; кроме того, если будет попадание в орудийную площадку,

то будет выведено из действия только одно орудие, а не вся батарея. Вероятность вывести из действия все четыре орудия по крайней мере в 4 раза меньше, чем вывести одно орудие. Следовательно, при равенстве всех прочих условий два двухорудийных монитора имеют в 4 раза больше шансов быть потопленными, чем вывести из действия все пушки четырехорудийной береговой батареи.

Однако, прочие условия неравны. Определение расстояний с берега удобнее и точнее, чем с корабля. Местным корректировочным самолетам надо пролетать меньшее расстояние, и они могут быть использованы в большем количестве. Кроме того, береговые орудия могут быть точно установлены по квадранту. Все эти факторы говорят за себя. Если корабли держатся на ходу, то вероятность попадания в них уменьшается, но соответственно уменьшаются и их шансы попасть в батарею. Глупо изнашивать орудия, стреляя по батареям без вполне определенной цели. Обстрел батареи не уменьшит значительно скорости ее стрельбы, так как орудийный расчет, предупреждаемый сигналами наблюдателей за блеском выстрелов с кораблей [1], может уходить за прикрытие, а в промежутках — обслуживать свои орудия. Чем тратить время на стрельбу по батарее, которую, как вам известно, вы не можете вывести из строя, много лучше обстреливать реальный объект.

Собственные подводные лодки всегда являются источником беспокойства, поскольку их легко принять за неприятельские. В дневное время наши подводные лодки всегда сопровождались, так как охрана являлась гарантией в этом отношении; однако, если из-за тумана или по каким-либо другим причинам они не в состоянии были явиться утром к назначенному месту встречи с охраной, то им приходилось оставаться в погруженном состоянии в течение всего дня. Представлялось очень важным, чтобы каждый миноносец и каждый летчик сразу же атаковывал каждую замеченную им подводную лодку, не задумываясь над опознательными и т. п. То же относилось и к дозорам. Большим преимуществом у немцев во время набегов было то, что они знали, что каждый замеченный ими корабль являлся неприятельским. Им никогда не приходилось задумываться над вопросом об опознании. Они могли открывать огонь или пускать торпеды в каждое судно, какое бы они ни встретили, так как в наших водах у них не было ни одного корабля. Для нас дело обстояло иначе. В первые дни, когда у нас было мало миноносцев, наши корабли рассредоточивались с целью наблюдать за входом в Канал. Это заставляло наши миноносцы до открытия огня делать опознательные. Со временем, когда число миноносцев сделалось достаточным, я смог сводить миноносцы в соединения и назначать каждому для работы определенный район; таким образом, каждая группа была отделена от другой, и возможность встречи их была исключена. Однако, это сосредоточение за-

[1] В данном случае, между моментом наблюдения блеска наших выстрелов и падением снаряда проходило по меньшей мере 56 секунд. Между моментом наблюдения нами дыма от одного из орудий батареи Тирпиц и падением снаряда на дозорной линии проходило 94 секунды.

трудняло наше наблюдение за прорывающимися через Канал вспомогательными крейсерами противника; но к тому времени опасность от таких кораблей значительно уменьшилась. Всякое мероприятие такого рода должно носить характер компромисса. Дело адмирала решать — за чем надо наблюдать и чем можно пренебречь, и именно в этом случае большое значение имеют знание местных условий и характера противника.

Опыт! Вот основной стержень, вокруг которого все должно вращаться. Но вырабатывается этот опыт только оперативной работой, бодрствованием по ночам в море, в окружении кораблей флота. Анализ мелких текущих событий, решения, принимаемые мгновенно, сожаления об упущенном и тысячи других вещей, которые случились, чуть было не случились и могут случиться, мысли, дремлющие в мозгу до возникновения подходящего случая, когда они вдруг вспыхивают, чтобы дать импульс действию или, наоборот, замедлить его; момент, когда надо сказать «да», повод, чтобы отказаться; момент, когда надо дать полный ход или, наоборот, застопорить машины; изменить ли существующий план, учитывая все связанные с этим изменением отрицательные моменты, или, наоборот, непоколебимо его придерживаться; фосфоресценция воды, вдруг появляющееся колебание воды от приливного течения — все это вызывает в мозгу адмирала соответствующие воспоминания и дает ему указания для действия.

Извещение об усиленном движении барж по каналам могло вызвать изменение планов и направление кораблей для защиты левого фланга армии. Отсутствие в определенных пунктах колючей проволоки или оборонительных сооружений с абсолютной достоверностью указывало, что наши планы противнику неизвестны.

При организации операций миноносцев, особенно в мелководных районах, надо учитывать зыбь, разводимую ими на больших ходах. Мне дважды приходилось наблюдать столкновения исключительно из-за зыби, разведенной при повороте идущим впереди миноносцем. Скорость движения при ночных операциях в мелководных районах регулировалась соответствующим образом.

Надо помнить, что быстрота решения часто приобретает исключительную важность. Решайте сразу и утешайтесь мыслью, что если две возможности действия требуют тщательного обдумывания, то обычно особого значения не имеет — какую из них избрать. Слишком тщательное взвешивание обычно приводит к нерешительности, а нерешительность в общем хуже, чем выбор не самого лучшего способа действия. Подготовляйтесь к быстрому принятию решений путем постоянного и длительного предварительного продумывания операции.

При разработке приказов для операций обдумайте — все ли распоряжения в целом или только частично должны выполняться во всех решительно случаях; подумайте также над тем, какая часть из них, в случае возникновения особой обстановки, может быть изменена или совершенно отставлена старшим из начальников. Случается обычно последнее. В этом случае предварите приказ пунктом с указанием, что старшему начальнику, выполняю-

щему этот приказ, не возбраняется, в зависимости от условий погоды и других обстоятельств, избирать такой способ действий, который потребуется для безопасности находящегося под его командованием корабля. Это весьма необходимо, так как начальники приучены непреклонно следовать приказам, несмотря даже на то, что, поступая так, они рискуют своими кораблями; а между тем нередко бывает, что какая-нибудь частная операция менее важна, чем сохранение кораблей.

Это стало мне совершенно ясным в одном случае, когда миноносцы были направлены для наблюдения за районом в непосредственной близости к голландскому побережью. Обратясь к карте Патруля, нетрудно увидеть, что им пришлось находиться в близком соседстве с восточным минным полем. Неожиданно поднялся сильный шторм, и, чтобы не выдать их места, я не решился связаться с ними по радио. Старший начальник этой группы, командир миноносца *Бота*, находился в Патруле совсем недавно, и я не знал, известны ли ему в той же степени, как офицерам, долго служившим со мной, мои взгляды на принятие командирами самостоятельных решений. Полученные им приказания в полной мере оправдывали бы оставление миноносцев в том районе, и поэтому я провел беспокойную ночь; к счастью, он ушел из этого опасного района под английский берег. После этого случая я всегда включал в приказы пункт, дающий старшему начальнику право самостоятельного решения.

Между адмиралом и подчиненными ему начальниками безусловно должны существовать два вида взаимоотношений. Первое заключается в том, что старший начальник должен действовать по своему усмотрению, но в духе отданного ему приказания. Находясь на месте действия, он является единственным человеком, обладающим полным знанием обстановки. Адмирал может предполагать, что лично он поступил бы иначе; но в тот момент на месте действия его не было для принятия соответствующих решений. Второе заключается в том, что если старший начальник на месте действия провел какие-то мероприятия, то винить его за это нельзя, и, если даже адмирал не согласен с решением, то все же его обязанностью является поддержать этого начальника. Если, по его мнению, этот начальник неспособен, то не надо следующий раз посылать его старшим начальником в отдельную операцию. Выбирая его, адмирал тем самым принимает на себя ответственность за его действия. Чтобы в случае непредвиденных обстоятельств начальники смело принимали самостоятельные решения, необходимо внушать им уверенность, что они всегда встретят поддержку своего адмирала, но никак не наоборот. Одно из положений, выявляющихся на основе опыта, гласит, что ни один человеческий ум не может предусмотреть всех неожиданных случайностей. В подобных случаях большую помощь могут оказать быстрые самостоятельные решения находящихся на месте действия старших начальников; а этого можно добиться только созданием у начальников уверенности, что их действия встретят поддержку.

Я никогда не забуду случая, имевшего место много лет тому назад, когда адмирал Уилсон, командуя флотом, с учебной целью проводил хорошо проработанный план поиска. Корабли разделились, были сожжены тысячи тонн угля и израсходовано много времени. Но затем все учение сорвалось из-за того, что один офицер неправильно понял приказ. Единственное замечание, которое адмирал сделал командирам — это то, что надо самым тщательным образом штудировать приказы, а затем: «Мы попробуем еще раз». Терпение — это великая добродетель. У меня в памяти сохранились два случая, когда я почти готов был нарушить свое правило; к счастью, я этого не сделал.

Существует один момент, которого адмирал постоянно должен опасаться; он должен следить, чтобы утомление от непрерывного напряжения мозга не привело его к чрезмерной опасливости, так как это, в свою очередь, может вызвать слишком большую заботливость в отношении мер против мало вероятных действий противника; между тем распоряжения, имеющие целью предупредить эти гипотетические события, приводят к ненужной работе подчиненного личного состава. В тех случаях, когда приходится итти на риск, чтобы не перегружать работой и так всегда перегруженный личный состав, или когда эти предосторожности связаны с дополнительным риском для материальной части, находящейся в ведении адмирала, причем этот дополнительный риск гораздо опаснее того, которого хотят избежать,— всегда можно выбрать какое-то среднее решение. Я отнюдь не собираюсь сказать, что адмирал должен стать жертвой чрезмерной предусмотрительности, но он должен тщательно рассматривать такие вопросы с точки зрения тех, кому предстоит выполнять новые приказы, и сопоставлять их работу и риск в отношении материальной части с вероятными действиями противника и вредом, который эти действия могут нанести. Приведу один пример.

В 1917 г. я отдал приказание, чтобы в темные ночи транспорты не стояли у мола в Фолкстоне. Это вызывало значительную дополнительную работу для большого числа личного состава и риск столкновений транспортов из-за переполнения Дувра и Даунса; однако, последствия удачной торпедной атаки со стороны миноносцев были бы столь велики, что это приказание было необходимо. Если бы имелись другие суда, которые могли бы заменить эти единственные в своем роде суда, то риск потопления их не оправдывал бы увеличение часов работы всех причастных к этому делу. Для меня это всегда представлялось интересным случаем, так как соображения «за» и «против» взаимно уравновешивались; между тем результаты могли иметь большое значение для обеих сторон.

Исключительно важно внушить всему командному составу необходимость тренироваться в моментальном принятии решений, мысленно представляя себе те случаи, которые могут произойти. Возьмем, например, командира миноносца, находящегося на палубе в темную ночь; предположим, что он неожиданно задаст себе вопрос: что мне надо делать, если я увижу миноносец на 3 румба по носу? Немедленно возникает множество сомнительных воп-

росов. Должен ли он показать опознательные? Каким курсом идет встреченный миноносец? Если на опознательные не будет дано ответа, то куда надо изменить курс: вправо или влево? Дать ли одной машине задний ход? Открыть ли артиллерийский огонь? Если да, то из носовых или кормовых орудий? Выпустить ли торпеду или повторить опознательные? Попытаться ли таранить и т. д.? В его мозгу мелькает тысяча таких вопросов. Если он в свободное время натренировался в решении подобных проблем, то мысли его приходят в порядок, и мгновенное решение становится привычкой. Очевидно, что события, которые будут иметь место в действительности, будут разниться от предполагаемых, но они будут аналогичными им, и его дисциплинированный мозг быстро найдет решение. Каждый офицер, занимающий или могущий получить должность, связанную с самостоятельными действиями, обязательно должен заниматься подобной самотренировкой. Определение слова «опыт», даваемое в словаре, неполно: опыт это — не только «практическое знакомство с каким-либо предметом, достигаемое опытным путем»; в действительности это — практическое знакомство, проработанное и обдуманное до тех пределов, пока все его золотое ядрышко не отделится от шелухи.

Другим моментом, требующим серьезного внимания в мирное время, является приспособление идей мирной обстановки к военным условиям. Возможность проведения в море активных операций встречается во время войны редко, и никакие трудности, никакое обдумывание не могут быть слишком велики ради того, что может случиться только раз в жизни; твердо рассуждая, это надо оценить. Прямо удивительно, как трудно было убедить различные департаменты, что война является величайшим событием в жизни миллионов людей. Разные комиссии и люди, не соприкасающиеся непосредственно с морем, склонны были видеть в войне лишь крупные ежегодные маневры, а не громадной важности эпоху, когда всякие соображения, не направленные непосредственно на достижение целей войны, должны быть отметены в сторону. Доказательством тому служит отказ назначить моим начальником штаба сначала капитана Бауринга, а затем капитана Эванса из-за каких-то древних прецедентов; затем борьба, которую мне пришлось выдержать за предоставление командиру соединения миноносцев помещения в береговом штабе, так чтобы он был готов ночью к моментальному вызову. То, что я называю «напряженностью» ощущения, редко испытывается в береговом учреждении, если только глава его сам не является энтузиастом. Комиссии, заседающие в береговых учреждениях, имеют дело не с реальной жизнью, а с бумагами; они решают не актуальные, а абстрактные задачи.

Что оперативная комиссия может найти применение в адмиралтействе, в этом нет сомнения, но это применение должно быть ограничено двумя задачами: во-первых, изучением планов намечаемых операций в тех районах, которые не находятся под непосредственным руководством морских начальников; во-вторых, обеспечиванием заказов на специальное снабжение, наблюдением за его из-

готовлением и соблюдением в тайне его назначения. Попытки оперативной комиссии разрабатывать детальные планы операции в порядке руководства морским начальником, командующим районом, представляют собой абсолютную глупость. Поскольку члены этой комиссии не работают непосредственно в районе предполагаемой операции, комиссия не может знать местную обстановку; опыта у этих членов не больше, чем у рядового морского офицера. Их опыт — это опыт мирного времени, приобретенный путем тактического управления кораблями в мирное же время, а стратегические идеи почерпнуты преимущественно из исключительно талантливых сочинений Мехена. Ни один адмирал не будет считаться с подобными планами, и поэтому они превращаются в испорченную бумагу. Если же адмиралтейство замышляет новую экспедицию в таком районе, где в данный момент не имеется морского начальника, то оперативная комиссия может достать карты, циркуля и транспортиры и составлять скелет плана, определяющий вероятную потребность в материальной части и в личном составе. В дальнейшем, однако, все будет зависеть от плоти и крови, которые облекут этот скелет, а они должны быть созданы тем человеком, который в конечном счете окажется в роли командующего.

Когда разработанные адмиралом планы одобрены, то один из отделов адмиралтейства, выделенный для удовлетворения требований адмирала и с полной готовностью выполняющий учрежденческую работу по заказу материальной части, представит собой весьма ценный аппарат; однако, он должен совершенно отчетливо уяснять себе, что ему предстоит проводить точку зрения адмирала, но никак не свою собственную.

Есть еще один вид использования Комиссии: принудить адмирала подать в отставку. Чтобы подкрепить это положение, приведу несколько выдержек из моего дневника. Первая относится к 7 декабря 1917 г., к моменту, когда я командовал уже 2 года 8 месяцев в полном согласии с адмиралтейством при последовательно сменившихся трех Первых лордах и трех Первых морских лордах [1].

«Если адмиралтейство намеревается распоряжаться и вести операции в моем районе, то для меня там места не останется».

«9 декабря; я должен получить ясное представление о том — я ли руковожу Патрулем или безответственная Комиссия».

«15 декабря. Весь день писал ответ на письмо адмиралтейства о моем барраже [2]. Это уже переходит за границы шутки. Все мое время уходит на писание никчемных писем только из-за того, что там появилось с полдюжины лишних людей. В дела, которые решались Первым морским лордом и мною, теперь вмешиваются Комиссия по барражу и заместитель Первого морского лорда. Какая бессмыслица!»

---

[1] Во главе английского адмиралтейства (морского министерства) стоит Первый лорд (морской министр) — политический деятель, дающий направление всей деятельности адмиралтейства и флота. Первый морской лорд — адмирал, осуществляющий руководство по специальности. — *Прим. перев.*

[2] Надо вспомнить, что Фолкстонский барраж был предложен мною и в феврале 1917 г. получил одобрение, но мины для него были готовы только к ноябрю. План пловучих маяков и дозоров был закончен в сентябре, и только в конце ноября Первый лорд назначил Комиссию по барражу, которая сразу же попыталась присвоить себе исполнительные функции.

Это показывает, как опасно иметь комиссии, не связанные непосредственно с командованием, работающие в центральном аппарате и тем не менее пытающиеся присвоить себе руководящую роль; они не могут не сделать положение адмирала невозможным.

В заключение разрешите мне подчеркнуть особо существенные моменты.

Война — это война, а не маневры мирного времени.

Опыт можно приобрести только путем длительного соприкосновения с реальной обстановкой, постоянной и длительной работой мысли, сопоставлением сотен мелких событий, ежедневным соприкосновением с водным районом операций, с особенностями сил обоих противников, с темнотой ночи, путем основательного знания местных условий, возможностей каждого корабля и индивидуальных качеств командиров.

Значение опыта оценивают только тогда, когда замечают отсутствие его у других.

Комиссии и отличные, активно настроенные люди, работающие в береговых учреждениях вдали от данного района военных действий, приобрести опыта не могут и обычно не сознают его необходимости. Лица, руководящие высокими учреждениями, имеют власть отменять решения непосредственно командующих и имеющих опыт адмиралов, но во время войны использование этого права допустимо только при условии, что ими не руководит никакая иная мысль, кроме блага страны. У них есть власть на это, но применять ее они могут только в этом случае, но и то они должны определенно доказать нации, что их мероприятия оправдываются последующими событиями.

Проводить операцию может каждый, но искусство ее ведения заключается в предвидении и в предупреждении трудностей: когда наступит время, выполнение ее должно итти почти автоматически и с возможно меньшими потерями в людях и в материальной части. Когда все произошло именно так, то кажется, что дело совсем не сложное и ничего замечательного сделано не было. Но стоит только проглядеть хотя бы один важный момент, как появляется возможность серьезных осложнений. И тем не менее операция, проведенная в более трудных условиях, может показаться более блестящей и славной, чем если бы эти частные затруднения были предусмотрены и предупреждены.

Война ведется не ради репутации адмирала или его офицеров; поэтому он должен воздерживаться от проведения операций, хотя и блестящих, но не способствующих выигрышу войны; иногда эти действия, будучи даже успешными, гибельно отражаются на проведении будущих более важных боевых действий. Эти мелкие предприятия могут возвысить командующего в глазах публики и увеличить его популярность, но, несмотря на весь соблазн, им надо решительно противиться.

Для руководства современными боевыми действиями в значительной степени нужна умственная работа. Со старыми методами «быстроты и натиска» война будет не выиграна, а проиграна. Эти методы великолепны для занимательной литературы, но они не

окупаются. Есть тенденция судить о достижении по количеству потерь и по геройству, проявленному участниками. Этого делать не следует. Благодаря предвидению и предупредительным мероприятиям даже трудная операция может быть проведена с небольшими потерями, в то время как значительно более простая операция, но предпринятая без соответствующей подготовки, может выразиться в больших потерях как в личном составе, так и в материальной части и поэтому кажется гораздо бóльшим достижением.

Когда предусмотрительность предупреждает катастрофу или снижает до минимума потери в людях, то это редко получает должную оценку, поскольку нет критерия для суждения о результатах. События, которые не произошли, не существуют, а потому и неизвестны. В то же время катастрофы часто бывают настолько эффектными, что вызывают в нас волнение. Атака легкой бригады под Балаклавой представляет собой классический пример события, которое не должно было бы иметь места, и тем не менее она заслужила всенародное одобрение.

Как я уже отмечал раньше, опыт представляет собой столь тонкую вещь, что редко получает должную оценку даже со стороны тех, кто обладает им, до тех пор, пока не будет замечено отсутствие его у других. Сможет ли мастер оценить свой опыт в пользовании инструментом, пока не увидит, как ученик вместо квадрата выпиливает круг и вместо круга — овал?

Обратите внимание на приведенные выше положения: вероятно все мы согласимся с их абстрактной истиной; но могут ли они, а также сотни других, им подобных, дойти до сознания того, кто пребывает на берегу, не ведет активной работы в море днем и ночью и постоянно не соприкасается с проблемами, представляющими собой не абстрактные задачи, а вопросы жизни и смерти.

Когда адмиралтейство хотело сменить меня, оно хорошо бы сделало, если бы направило в Дувр моего преемника, чтобы он поработал под моим командованием месяца три[1]. Я встретил бы его доброжелательно и направил бы на линию дозора у бельгийского побережья для ознакомления с его работой, изучения тамошних проблем и приобретения опыта путем соприкосновения с людьми, привыкшими уже к повседневной работе в этом районе. Не переоценивая себя, я уверен, что смог бы научить его многому, и не потому, что я считал бы себя более знающим специалистом в нашей профессии, а благодаря моему опыту работы в Дуврском районе, — тому опыту, которого доказанная доблесть моего преемника заменить не могла. Однако, новый неопытный состав адмиралтейства решил иначе: результатом были тяжелые потери при высадке на мол и неуменье найти Остэнде; предсказать этот результат мог кто угодно, и ответственность за него ложится именно на этот состав адмиралтейства.

[1] Будучи смещен, я выразил желание остаться в Дувре в роли начальника штаба моего преемника. Он отказался от этого предложения и, может быть, поступил благоразумно.

В сущности говоря, подготовка удачных операций требует двух качеств: воображения и опыта. Человек без воображения, так сказать, без полета мысли, не может выйти за пределы обычных, ординарных методов, и операции становятся шаблоном, лишенным всякой оригинальности, и попросту сводятся к противопоставлению силы силе с неизбежными при этом потерями в личном составе. Воображение может создать другие приемы, благодаря элементу внезапности которых могут, выражаясь метафорически, пасть стены иерихонские: в итоге большой результат может быть достигнут малой ценой. Воображение усиливается благодаря опыту, оно является, так сказать, сливками минувших событий, проанализированных и процеженных сквозь фильтр мысли. Опыт и воображение должны итти рука об руку, друг друга дополнять и обогащать.

Мой совет всем, кому приходится задумывать операции: никогда не предпринимать ничего обычного и не переставать обдумывать детали,— думать, думать и думать; обдумывать все, что касается плана: только обдумывание может принести успех и устранить трудности, которые обязательно встретятся при отсутствии глубокой проработки вопроса.

Глава XVI

ВОЗДУШНАЯ СЛУЖБА ДУВРСКОГО ПАТРУЛЯ

Нет возможности в пределах краткой главы дать что-нибудь большее, чем бледный очерк деятельности морских воздушных сил, прикомандированных к Дуврскому патрулю. За подробностями надо обращаться к «Официальной истории воздушных сил» за соответствующий период войны [1].

Начав с очень небольшого, всего лишь с трех авиаотрядов, основной задачей которых было истребление цеппелинов, воздушные силы в Дэнкерке постепенно разрастались, по мере расширения области их действий, и к концу 1917 г. достигли следующих внушительных размеров:

8 авиаотрядов истребителей,
4 авиаотряда самолетов типа «Хендли Пейдж»,
2 » дневных бомбардировщиков,
1 авиаотряд фотосъемочный и разведывательный,
1 » тренировочный — для истребителей,
1 » тренировочный — для бомбардировщиков,
6 больших гидросамолетов.

Воздушные силы в Дэнкерке не только оказывали помощь флоту, охраняя его дозоры и корректируя артиллерийскую стрельбу, но и систематически бомбардировали германские базы и батареи; кроме того, во время наступлений нашей армии во Франции в 1916 и 1917 гг. они выделили несколько истребительных отрядов.

Вследствие нашего отказа от дирижаблей жесткой конструкции мы в начале войны оказались без испытанных образцов воздушных кораблей, за исключением маленьких дирижаблей типа «*S. S.*». В течение большей части войны у нас не было летательных аппаратов легче воздуха. Несмотря на противодействие со стороны большей части адмиралтейства, энергией Черчила были созданы сухопутные и морские самолеты и морская воздушная служба (Air Service). Черчил с большой предусмотрительностью и глубоким пониманием потребностей будущего оказывал постоянную поддержку начальнику этой службы и работавшим с ним офицерам;

---

[1] Official History of the Air Force. — *Ред.*

большой его заслугой является то, что в течение войны мы успешно могли вести операции у бельгийского побережья.

В начале 1915 г. были организованы части морской воздушной службы для совместной работы с Дуврским патрулем. Состояли они, примерно, из дюжины сухопутных самолетов, расположенных в Сен-Поле (близ Дэнкерка), и из такого же количества машин на аэродроме Гэстон Род в Дувре. В Дувре же была организована база гидросамолетов, в которой имелось четыре или пять машин. В Полгейте и Капелле начато было устройство станций для малых дирижаблей, и Патрулю был придан гидроавиатранспорт.

Воздушные силы, приданные Дуврскому патрулю, быстро начали расти как количественно, так и в смысле боеспособности. Полезно вспомнить, насколько несовершенны были в 1915 г. самолеты и их оборудование по сравнению с тем, что имелось к концу войны. Трудности, сопряженные в те дни с использованием воздушных сил, были очень велики. Машины были весьма ненадежны; за исключением винтовок и дробовых ружей, никакого оружия у них не было; радиоустановки их были маломощны, а кроме того, не существовало согласованной системы корректировки огня, которой могли бы пользоваться обстреливающие бельгийское побережье корабли.

Первоначальным средством нападения у самолетов были бомбы. Первое время имелись только 10- и 20-фунтовые бомбы типа «Хейлс». Затем в 1915 г. появились 65- и 100-фунтовые бомбы. Число их в первые дни войны было ограничено. Бомб было так мало, а спрос на них так велик, что летчики в ночь накануне полета брали отпускаемые им бомбы с собой в постель, чтобы ночью их не могли выкрасть жадные конкуренты.

Методы бомбометания были примитивны, так как прицельных приспособлений фактически не существовало.

Средства нападения на самолеты были и разнообразны и примитивны — от автоматических пистолетов до винтовок разных калибров и охотничьих ружей, стрелявших зажигательными пулями, крупной дробью и даже цепными снарядами.

В начале 1916 г. все самолетное оборудование начало заметно улучшаться. В большом количестве начали прибывать пулеметы Льюиса, но установки их были еще не отработаны, и только когда был приобретен опыт, на основе которого была выработана для производства наиболее практичная и удобная форма станка, только тогда самолеты оказались вооруженными достаточно мощным оружием.

Сам по себе этот пулемет, в том виде, как он начал поступать на вооружение, безусловно представлял собой достижение; но способ смены дискового магазина и число содержащихся в нем патронов были неудовлетворительны. Но самым крупным дефектом являлось замерзание масла, что создавало большие затруднения и останавливало действие пулемета. Вспоминаю один случай, когда пять наших машин встретили над Остэнде дозор противника и вынуждены были вернуться, сделав всего по нескольку выстрелов;

после посадки все летчики приветствовали друг друга одной и той же фразой:

«Разве вы не видели, что мой пулемет заклинило? Почему же вы, чорт возьми, не пришли на помощь?»

Впоследствии стали производить хорошую, незамерзающую смазку.

Радиоаппаратура, одна из наиболее существенных частей самолетного оборудования, вначале была неудовлетворительна и ненадежна. Нетрудно себе представить, что первоначальная установка радио на самолете была делом непростым: уменьшение веса являлось очень важным, место было ограничено, вибрация чрезмерна, а шум — ужасающий. Однако, благодаря упорной, продолжительной работе над различными вопросами, связь сделалась надежной.

Аэрофотографирование в его ранние дни было в значительной степени бесполезным. Снимки давали только общий вид, без каких-либо деталей, и для разведывательной работы ценности не представляли. Установка противником зенитных орудий заставляла самолеты держаться больших высот и тем самым уничтожала те преимущества, которые были достигнуты введением улучшений в наших фотоаппаратах. Поскольку у французов и бельгийцев были достигнуты лучшие результаты, чем у нас, я вызвал из Дэнкерка начальника фотоотделения, вручил ему незаполненный чек моего банковского счета и приказал отправиться в Лондон и закупить лучшую линзу, какую он там только сможет найти. Возвратясь, он доложил, что нашел одну, стоившую 120 ф. ст., и что он будет ее испытывать. Во время второй поездки в Лондон он добился еще большего и выкопал в одном подвале две 203-*мм* линзы с фокусным расстоянием около 95 *мм*. Они были куплены [1], и я предложил установить их на постоянной фотокамере, направленной через нижнюю часть шасси. В Дэнкерке немедленно приступили к этому. Комической стороной этого дела было то, что чиновник адмиралтейства, ответственный за фотооборудование, увидев эти линзы, заметил: «А я и не знал, что вам требуется что-нибудь подобное». Центральному аппарату очень трудно быть в курсе быстро растущих требований фронтовых боевых соединений.

Преимущества этих крупного масштаба снимков, сделанных сквозь отверстие в днище фюзеляжа, причем наблюдателю не было надобности держать камеру и перевешиваться за борт, скоро сделались вполне очевидными; все небольшие фотокамеры были возвращены в Англию, и как только были подысканы и закуплены соответствующие линзы, в Дэнкерке были изготовлены большие постоянные фотокамеры. Эти новые камеры использовались 2-м авиаотрядом морской воздушной службы вплоть до заключения мира. По мере возможности нам присылался каждый новый тип аппаратов для аэросъемки; многие из них были очень хороши, и тем не менее не нашлось ни одного, ради которого стоило бы

---

[1] Конечно, адмиралтейство, в конце концов, оплатило этот расход.

снять с вооружения эти старые длиннофокусные камеры, построенные в июне 1916 г.

Невозможно переоценить значение, которое имело для нашего фотографирования это усовершенствование. Батареи противника сразу были раскрыты. Открылись подробности, совершенно недоступные глазу наблюдателя, и значение разведки соответственно возросло.

Как уже указывалось, одной из целей расположения воздушных сил в Дэнкерке было уничтожение неприятельских цеппелинов и их ангаров; цеппелины проявляли большую активность, и число их налетов на Англию возрастало. Из Дэнкерка самолеты высылались ночью, чтобы перехватить какой-нибудь цеппелин, который мог бы возвращаться прибрежным маршрутом. Однако, до 17 мая никаких встреч не было; в этот день, в 3.20 в 10 милях мористее Ля Панн был замечен дирижабль, и для атаки его были высланы девять машин. Части их удалось догнать цеппелин, который, как считали, шел со скоростью 40 миль в час и мог набирать высоту гораздо скорее, чем самолеты. Только командир звена Бигсуорт, летевший на самолете «Авро», смог подняться выше цеппелина. Находясь над Остэнде, он сбросил на цеппелины в линию четыре 20-фунтовые бомбы и вскоре после того заметил густой черный дым, выходивший из точки в расстоянии около 30 *м* от его хвоста. Несмотря на близость самолета к цеппелину, по нему был открыт очень сильный огонь из зенитных орудий, поэтому, сбросив свои бомбы, он полетел в сторону моря. Летчик — младший лейтенант Уорнфорд — также нагнал цеппелин, но оказался на 300 *м* под ним. Его наблюдатель сделал по цеппелину пять выстрелов из 11,5-*мм* винтовки, достиг попаданий между гондолами, но без результатов. Командир отряда Спенсер-Грей оказался на траверзе цеппелина на высоте 3 000 *м* и, не будучи в состоянии забраться выше его, атаковал его заднюю гондолу из пулемета Льюиса. Четыре пулемета из гондол отвечали на его огонь. Когда этот цеппелин видели последний раз, он шел на высоте около 3 600 *м* в районе Гента с сильным дифферентом на корму. Судя по поступившему впоследствии донесению, добраться до дома ему не удалось, и он в поврежденном состоянии приземлился в районе между Брюсселем и Гентом.

26 мая в 1.00 была произведена атака на элинг цеппелинов в Гонтродэ. С высоты 1 050 *м* было сброшено шесть бомб. Имелось попадание в угол ангара, но пожара не возникло. Исключительно хорошая работа была проделана 7 июня при налете на элинг цеппелинов в Эвере, к северу от Брюсселя. Бомбы попали прямо в элинг, который немедленно был объят пламенем. Неизвестно, находился ли в нем цеппелин, но пламя поднялось на большую высоту.

Примерно в тот же период летчик Уорнфорд встретился с цеппелином в районе между Гентом и Брюсселем на высоте 1 800 *м*. Он сбросил на дирижабль шесть бомб, после чего тот взорвался и упал на землю, объятый пламенем. Силой взрыва самолет (моноплан «Моран») был перевернут вверх колесами и временно потерял

способность управляться; летчик сделал вынужденную посадку на территории противника. Однако, ему удалось снова запустить мотор, и он благополучно вернулся в Сен-Поль на свой аэродром.

Затем, несколько позже, в том же 1915 г., 9 августа в 3.45 разведывательные самолеты были высланы из Дэнкерка на поиски цеппелинов, возвращавшихся с налета на Англию. Вдоль берега стоял густой туман, и была значительная облачность, так что ничего видно не было; однако, в 8.15 был получен сигнал, что к Остэнде ведут на буксире поврежденный цеппелин. Летчик на самолете *В. С. 2С* полетел к Остэнде на поиски и обнаружил цеппелин, примерно, в 3 милях от Остэнде, буксируемый к гавани под конвоем четырех миноносцев. Он сбросил на него две 20-фунтовые бомбы и заметил, что его кормовая часть повреждена. Летчик сделал круг, приблизился к нему снова и сбросил безрезультатно шесть гранат, но вместе с тем заметил, что продольная ферма цеппелина, повидимому, сломана. Сам он оказался объектом очень жестокого зенитного огня с береговых батарей и пулеметного огня с конвойных миноносцев; его самолет был пробит в двух местах.

Немедленно по его возвращении для продолжения атаки вылетел к Остэнде самолет «Фарман», но он, к несчастью не вернулся. В течение дня вылетело с интервалами несколько самолетов для продолжения бомбардировки, и к вечеру кормовая половина цеппелина была замечена уже в воде, а носовая часть — на набережной; для предупреждения наблюдения и атак противником была поставлена густая дымовая завеса. Все наши самолеты подверглись очень сильному обстрелу, и некоторые из них получили попадания.

5 августа 1915 г. капитан 3-го ранга Лэм был назначен командовать воздушными силами в Дувре и Дэнкерке. Своими успехами во весь остальной период войны дуврские и дэнкеркские воздушные силы обязаны предусмотрительности и здравому смыслу этого способного офицера. Было немедленно приступлено к реорганизации авиаотрядов.

Серьезный вопрос представляла в те дни нехватка в самолетах. Британская авиация находилась еще в детском возрасте, и отказ в работе моторов был обычным явлением; случалось это и по нашу сторону фронта и над неприятельской территорией: в последнем случае это означало потерю и летчиков и машин. Ни тех, ни других в запасе не имелось.

В ноябре 1915 г., находясь в противолодочном дозоре, летчик на машине «*F. B. A.*» заметил неприятельский миноносец, конвоируемый четырьмя гидросамолетами. При приближении британского самолета три гидро повернули к Остэнде, тогда как четвертый пошел в атаку. Наблюдатель сделал по германскому гидросамолету типа «Альбатрос» несколько удачных выстрелов из пулемета с дистанции около 100 *м*, и тот зарылся носом в воду; на поверхности остался только его хвост. Это был один из первых неприятельских самолетов, сбитых в этом районе нашим дозором, так как противник всегда выказывал большую неохоту к стычкам. За исключением единичных бомбардировочных налетов, очень редко случалось, чтобы неприятельские самолеты залетали на нашу территорию

дальше нескольких миль; когда же их атаковывали, они неизменно поворачивали обратно и пикировали, ища защиты у противовоздушной обороны и пулеметов.

12 декабря 1915 г. из-за штормовой погоды один британский пароход выскочил на песчаную банку недалеко от буя Уисл. В 10.00 было получено донесение, что его атакуют бомбами два германских самолета типа «Авиатик». Туда были посланы наши самолеты и с 10.30 в течение продолжительного времени, пока высота воды не дала возможности спасти пароход, в воздухе держался дозор; все неприятельские самолеты были отогнаны и больше близко не подпускались. 14 числа в 15.15 с нашего разведчика «Ньюпорт» заметили германский гидросамолет, похожий на самолет типа «Шорт», но значительно большего размера. Наш разведчик, будучи быстроходнее его, погнался за ним и сблизился с ним на дистанцию в 100 *м*, находясь в этот момент как раз над пароходом. Наш летчик пикировал и направил самолет так, чтобы дать возможность своему наблюдателю стрелять вверх — под хвост противнику с дистанции в 45 *м*. Маневр этот был повторен три раза, и в каждом случае в противника выпускалось несколько пуль. После третьей атаки, когда было сделано пять выстрелов, неприятельский самолет круто пошел вниз и, превратившись в пылающие обломки, зарылся вертикально в воду. Наш летчик начал планировать вниз, чтобы ближе рассмотреть результаты, но не смог выровнять самолет и вынужден был сесть около колесного тральщика *Белморел*. При ударе о воду самолет перевернулся, и летчик с большим трудом, находясь уже под водой, отстегнул пояс и освободился. И летчик и наблюдатель все же выбрались, а через несколько минут тральщик спустил шлюпку и очень быстро подобрал обоих офицеров.

Противник неоднократно и с переменным успехом сбрасывал значительное число тяжелых бомб на аэродром-базу в Дэнкерке; серьезных разрушений не было до конца сентября 1917 г., когда для уничтожения этого сооружения было предпринято решительное и почти успешное нападение. Атаки начались ночью 25 сентября и повторялись 27 и 29 сентября и затем 1, 2, 3 октября. Было сброшено свыше 600 бомб, и почти все — тяжелого калибра. Моторные и плотничные мастерские были сожжены до-тла, а вместе с ними несколько более мелких мастерских и складов. Взрыв одного из складов бомб, в который было попадание, увеличил катастрофу. После этого сразу же была оборудована новая база в менее подверженном нападениям месте.

Ранним утром 1 апреля 1916 г. был выслан специальный противоцеппелинный дозор, который должен был перехватить возвращающиеся из Англии цеппелины; цитируемое ниже донесение командира отряда эскадрильи служит достаточно хорошей иллюстрацией приключений и превратностей предрассветного дозора:

> «За 1½ часа до восхода солнца десять машин, все типа «Ньюпорт», вылетели с 3-минутными интервалами, чтобы занять позицию на высоте около 3 000 *м*, и около 5.00 находились мористее района между Ньепором и Зеебрюгге, имея целью перехватить какой-нибудь из цеппелинов, который попытался бы на рассвете пройти на этом участке побережья.

«Все самолеты заняли позицию за полчаса до восхода солнца.

«Видимость наверху была очень хорошей, и на фоне рассвета цеппелин мог быть обнаружен с большой дистанции.

«Самолеты несли дозор в районе на 10 миль над морем и около 5 миль над сушей и, повидимому, не были замечены с земли. Причиной тому был густой туман, нашедший с востока перед самым восходом солнца; он поднялся до высоты около 900 *м* и быстро двигался вдоль побережья, скрывая от летчиков и землю и море. Запаса горючего на самолетах хватало, примерно, только на 2½ часа, и потому около 7.15 они вынуждены были уйти с дозора; в 7.45, спустившись на малые высоты, самолеты совершенно заблудились, однако всем удалось добраться до различных береговых пунктов в районе между Гравлин и мысом Гри-Нэ; исключение составил один самолет, который не нашел мыса Гри-Нэ, израсходовал все горючее и, в конце концов, был подобран с воды, примерно, в 20 милях к NW от Дьепа.

«Два летчика, добравшись до берега, смогли определить свое местонахождение и нашли обратный путь на аэродром.

«Один из летчиков, израсходовав все горючее, сел на воду. К счастью, при посадке он заметил линию прибоя при высокой воде и смог добраться до песка.

«До полудня был отправлен на двухместном самолете летчик с механиком, инструментами и т. п.; он нашел на пляже пять машин и их летчиков, дал им необходимые указания и отправил домой. В трех случаях был произведен небольшой ремонт».

8 июля, в связи со стрельбой по батарее Тирпиц одного английского 305-*мм* и двух французских 234-*мм* орудий, с 14.00 до 21.00 держались дозоры из сотни истребителей. Эти дозоры препятствовали неприятельским самолетам атаковать производившие корректировку французские и английские самолеты и привязной аэростат, а также перелетать через линию фронта для определения позиций наших орудий. За это время произошло семь боев с неприятельскими машинами, причем один из них окончился определенно в нашу пользу. Один из наших самолетов упал в море, однако и летчик и наблюдатель были спасены. В промежуток времени с 14.00 до 20.00 четыре британских самолета посменно с упехом корректировали стельбу.

В дальнейшем обстрел батареи Тирпиц производился каждый раз, когда благоприятствовала погода; однако, в скором времени противник начал ставить такие действительные дымовые завесы, что наблюдение сделалось крайне трудным. В течение нескольких недель, как только какой-нибудь из наших самолетов показывался вблизи батареи, обязательно начинали ставить эту завесу. Мы, конечно, пользовались этим, чтобы беспокоить противника и заставить его расходовать материалы.

С 13.30 8-го и до сумерек 9 июля тремя эскадрильями этого соединения было налетано не меньше 442 часов.

Получив предупреждение о появлении неприятельских самолетов над Дэнкерком, выдвинутый вперед авиаотряд в Фюрн всегда высылал в погоню несколько самолетов. Однажды летчик на триплане «Сопвит» заметил неприятельский самолет, направляющийся к Ньепору. Спикировав с 4 200 до 3 000 *м* и маневрируя сзади противника, он с близкой дистанции сделал по нему 20 выстрелов. К несчастью, во время этой атаки самолет получил сильное сотрясение, потерял управляемость и круто пикировал на 1 000 *м*.

С большим трудом летчику удалось снова овладеть своей машиной, и он без дальнейших повреждений благополучно совершил посадку. Было обнаружено, что со всей поверхности верхнего левого крыла и с двух третей правого верхнего крыла была сорвана материя. Благополучно приземлить машину при таких обстоятельствах — это замечательное дело.

Станция дирижаблей в Кейпеле, близ Дувра, была подчинена командованию морской авиации. Работа их заключалась главным образом в дозорах для поисков подводных лодок и минных заграждений вокруг английского побережья и в конвоировании через Канал войсковых транспортов, направляющихся во Францию. Мне казалось, что один из дирижаблей мог бы быть использован в Дэнкерке для работы совместно с мониторами на дозорной линии у бельгийского побережья. На дальнем краю аэродрома был сооружен ангар, и в сентябре прибыл малый дирижабль *S.S.-O.* Предварительные буксировочные испытания были проведены с монитором *Сэр Джон Мур* 28 сентября. Однако, оказалось, что вследствие переменчивой погоды и малой скорости дирижабля, когда он поднимался с монитора в непосредственной близости от неприятельского побережья, безопасное его использование в этом районе невозможно.

Батарея Доминьон, где было установлено первое 305-*мм* орудие марки X, имела специальной задачей уничтожение неприятельской батареи Тирпиц; в скором времени она была обнаружена противником и попала под обстрел. Поскольку крупнокалиберные снаряды ложились очень близко к орудийной башне, нам пришлось при каждой стрельбе из орудия ставить дымовую завесу. Как только мы начинали ставить свою завесу, противник сейчас же начинал ставить завесу над батареей Тирпиц. Как только наш привязной аэростат поднимался у Коксид для корректировки, неприятельский привязной аэростат в Вильскерке немедленно выдвигался на позицию непосредственно за неприятельской батареей в готовности корректировать ее стрельбу. Корабли, несущие дневной дозор у барража, также доносили, что они часто подвергались обстрелу с береговых батарей, стрелявших на большую дистанцию и с большой точностью, и что корректировка, очевидно, производилась привязным аэростатом, расположенным в окрестностях Остэнде. Поэтому было решено атаковать его; выполнить эту задачу добровольно вызвался младший лейтенант воздушных сил Мекензи. Так как пуль, которыми можно было бы поджечь аэростат, в тот период еще не было, то было решено использовать ракеты Ле Приера — французское изобретение, с успехом применявшееся нашей сухопутной авиацией. Ракеты прикреплялись к стойкам между плоскостями — по четыре с каждой стороны — и выстреливались летчиком посредством электрического тока. Способ атаки заключался в том, чтобы, идя на высоте, оказаться почти над аэростатом, затем с большой скоростью пикировать и выпустить ракеты с такого расстояния, чтобы им пришлось пролететь 90—120 *м.* Вследствие большой кривизны траектории ракет, при выпуске их с большой дистанции даже и по такой крупной цели, как привязной аэростат, вероятность попадания была крайне малой.

Связанные с этой операцией трудности усугублялись еще тем, что у германцев было в это время чрезвычайно много зенитных батарей и стреляли они очень точно; кроме того, когда в поле зрения появлялись наши корабли, то каждое орудие находилось в готовности. Мекензи выбрал себе «Ле Рон Ньюпорт Беби 80», исключительно прочную машину, которая могла пикировать со скоростью 320 *км* в час. Он обдумал все детали атаки и прилежно тренировался по земной цели, — весьма утомительная для нервов операция.

Тренировка заключалась в пикировании с большой высоты почти вертикально — под углом в 70°, с громадной скоростью — до тех пор, пока сделанный на земле знак по мере приближения не увеличивался и не заполнял совершенно круг, нанесенный на целлулоидном козырьке самолета. После этого летчик брал ручку на себя и выводил машину в горизонтальный полет. Скорость в 320 *км* в час соответствует движению около 90 *м* в секунду. Ошибка в 2 секунды неминуемо означала бы катастрофу. Кроме того, при выравнивании машины и, следовательно, при прекращении ее вертикального поступательного движения давление находящегося под нею воздуха создавало очень сильное напряжение в плоскостях. Представьте себе, какие надо иметь нервы, чтобы видеть землю несущейся на машину и еще рассчитывать время с точностью до десятых долей секунды! В настоящей атаке всегда имелась опасность налететь на горящий аэростат или зацепить за трос, соединяющий его с землей, или же, наконец, на столь малой высоте быть сбитым пулеметным огнем.

Через короткий промежуток времени, когда выяснилось, что летчик готов к этому предприятию, разрешение на операцию было дано. В исключительно ясный и безоблачный день он покинул аэродром.

Пролетев на высоте около 1 800 *м*, он дал полный газ и начал пикировать. На секунду или две машина потеряла способность управляться; наклонившись вперед, летчик случайно нажал выключатель и выпустил свои ракеты, не долетев более 100 *м* до необходимой дистанции. Быстро выровняв самолет, он повернул и пошел обратно на аэродром. Чтобы обеспечить себя от повторения подобной случайности в следующий раз, он изменил устройство выключателя. Вылетев снова, он следовал той же тактике и на этот раз всадил большую часть, если не все свои ракеты, в аэростат, и притом со столь близкой дистанции, что, прежде чем выровняться, он прошел под аэростатом и едва не задел за трос. Корабли и передовая эскадрилья в Фюрне имели удовольствие видеть, как объятый пламенем аэростат пошел вниз. До линии фронта летчик возвращался зигзагируя и на высоте всего около 150 *м*.

Эта атака на некоторое время сделала противника чрезвычайно нервным; как только показывался наш самолет, экипажи аэростатов немедленно выбрасывались на парашютах или же самые аэростаты быстро спускались вниз.

Однако, через некоторый промежуток времени, 20 октября, привязной аэростат в Остэнде снова был сбит и сожжен летчиком пе-

редовой эскадрильи в Фюрне; был применен подобный же способ и того же типа самолет.

Помимо выполнения своей большой непосредственной работы, морская авиация использовалась для работы с флотом, для защиты Англии от воздушных налетов, для работы с армиями, занимавшими фронт протяжением в 40 *км* во Фландрии; поступали также требования одолжить истребители и летчиков сухопутной авиации, действовавшей несколько южнее. В августе четыре самолета «Ньюпорт» были отправлены для помощи в проведении операции на Сомме, а 26 октября, по настоятельной просьбе военного командования и с согласия адмиралтейства целый отряд истребителей Сопвит «Пэп» был выделен для работы с армией. Этот отряд перелетел на аэродром Вер Галян, в районе между Амьеном и Дуланом и был предтечей еще четырех авиаотрядов, которые были сформированы в Дэнкерке и затем через известные промежутки времени отправлялись на помощь сухопутной авиации.

Поскольку в этой книге говорится преимущественно об операциях Дуврского патруля, то подробного изложения работы с армией делаться не будет, но не лишним будет сказать, что морские авиаотряды, приданные воздушным силам армии, за свою работу вплоть до заключения мира заслужили очень высокую похвалу и в полной мере поддержали старые традиции отличной службы, которую морские силы могут сослужить армии даже и на берегу.

Ниже приводятся выдержки из письма главнокомандующего:

> «Пять морских авиаотрядов, которые были направлены мне для использования на Западном фронте, оказались чрезвычайно ценными. Летчики проявили энергию, доблесть и инициативу и доказали, что они способны выносить тяжелую работу и напряженные бои. Затем, самолеты, которыми они были снабжены, несомненно, оказали большое содействие успеху воздушных боев, имевших место весной этого года на фронте британской армии во Франции.
>
> Я был бы признателен, если бы мое заключение было доведено до адмиралтейства».

В декабре 1916 г. я получил от Дугласа Хейта просьбу оказать максимальную возможную помощь воздушным силам армии, действовавшим несколько южнее. Конечно, для этого были приложены все усилия: я поручил капитану Лэм обсудить с представителем штаба главнокомандующего во Франции, генералом Тренчард, технические требования и сделать предложения, которые с возможной полнотой удовлетворяли бы требованиям армии. Генерал Тренчард указал, что чрезвычайно важно будет иметь к весне готовым возможно большее число авиаотрядов, причем каждый отряд, полученный к началу операций, будет стоить двух и больше, присланных позже. Авиаотряд, работавший в то время с сухопутными воздушными силами, блестяще выполнял свою задачу: на его долю приходилось 16—17 уничтоженных германских самолетов и около 28 сбитых в поврежденном состоянии; с его стороны только три летчика были убиты или пропали без вести и один временно выведен из строя. Достигнуто это было всего за два зимних месяца, когда вообще много летать было нельзя. Генерал Тренчард хотел задержать этот отряд и просил прислать следующий в начале февраля, а за-

тем ежемесячно по одному, пока не наберется пять отрядов. Чтобы выполнить это пожелание, капитан Лэм потребовал увеличения числа предоставляемых ему морских летчиков и самолетов-истребителей; адмиралтейство обещало приложить все усилия, чтобы удовлетворить нашу потребность. Соглашение это было выполнено в точности, и приводимый ниже список дает представление о размерах помощи, оказанной в течение 1917 г. военному командованию со стороны морских воздушных сил Дуврского района:

Авиаотряды №№	Дата отправки	Дата возвращения	Число месяцев работы с армией
1	2 февраля 1917 г.	1 ноября 1917 г. . .	8½
3	1 » 1917 г.	15 июня 1917 г. . . .	4½
6	20 марта 1917 г.	28 августа 1917 г. . .	5
8	26 октября 1916 г.	3 февраля 1917 г. .	3
9	15 июня 1917 г.	29 сентября 1917 г. .	3½
10	14 мая 1917 г.	20 ноября 1917 г. . .	6
А	18 ноября 1917 г.	— —	6

Благодаря тому факту, что спрос на гидросамолеты, естественно, был меньше, чем на сухопутные машины, развитие этой разновидности самолетов несколько отстало. Кроме того, с увеличением надежности моторов сухопутные самолеты начали отлично летать как над сушей, так и над водой. Поэтому основания для существования гидросамолетов быстро исчезали, а вследствие их малой скорости они в боевых схватках с германскими самолетами новейших типов оказывались в безнадежно невыгодном положении. Было ясно, что если не будет сделано что-то, чтобы изменить положение вещей, то они будут гибнуть в большом количестве. Гидросамолеты Сопвит «Кубок Шнейдера» в то время, когда они только впервые были выпущены, представляли собой очень хорошую машину — как по скорости, так и по летным качествам — и имели преимущество по сравнению с любыми неприятельскими машинами, с которыми им приходилось сталкиваться. Однако, противник совершенствовал свои самолеты так же быстро, как и мы, и к моменту появления триплана Сопвит у него уже было несколько машин, хотя и более слабых в некоторых отношениях, чем большинство наших сухопутных машин, но тем не менее имевших лучшие качества, чем наши гидросамолеты-истребители. В результате к концу 1916 г. мы начали слишком часто получать донесения: «Гидросамолет не вернулся»; естественно, что и для полетов над морем мы начали отдавать предпочтение не гидросамолетам, а сухопутным истребителям.

Позже я составил записку, объяснявшую сравнительные преимущества и недостатки гидросамолетов и сухопутных машин при использовании их на неприятельском побережьи. Целью ее было убедить воздушный департамент адмиралтейства, что то, что было

приемлемо для девонширского побережья на безопасном расстоянии от противника, было неприемлемо для бельгийского побережья, где тихоходным гидросамолетам приходилось вступать в единоборство с быстроходными, легко набирающими высоту, самолетами. Я писал:

«В настоящий момент гидросамолет является худшим типом аэроплана, так как многие качества его приносятся в жертву возможности держаться на воде. Но это его свойство совершенно бесполезно, поскольку моторы надежны. Я держусь того мнения, что самолетные моторы уже в достаточной степени заслуживают доверия, чтобы сделать поплавки излишними.

«Учтите меньшую надежность гидросамолета по сравнению с сухопутной машиной, а отсюда и большую вероятность неудачи его при действиях над морем; затем подсчитайте количество погибших и интернированных экипажей гидросамолетов (несмотря на то, что их машины были снабжены поплавками), а также и тех, которые погибли из-за недостаточной скорости и плохих боевых качеств машин. Сравните, как мало людей было спасено с гидросамолетов, севших и плававших в открытом море. Я убежден, что при использовании над морем преимущество в смысле безопасности принадлежит не гидросамолетам, а сухопутным машинам.

«Задачами гидросамолета являются:

а) разведка,

б) корректировка стрельбы кораблей,

в) противолодочный дозор.

Рассмотрим их последовательно.

Разведка бывает двух видов:

1) береговая,

2) над Северным морем, в районе, ограниченном, примерно, линией, соединяющей Норт Форленд с Шельдой.

«Что касается пункта 1-го, то посылать гидросамолеты на разведку над берегом без сопровождения сухопутных истребителей, небезопасно, так как наши гидросамолеты беспомощны против германских самолетов; в бою последние просто уничтожают их. Если сухопутные самолеты могут конвоировать, то они могут выполнять и разведку. Чего ради ослаблять их, посылая с ними тихоходный гидросамолет и тем самым заставляя их уменьшать свою скорость?

«Что касается пункта 2-го, то сухопутные самолеты фактически почти ежедневно летают над нашими дозорными линиями на расстоянии в 65 *км* от Дэнкерка к Зеебрюгге и держатся над этим районом час; если они могут выполнять эту задачу, то, очевидно, они могут проделывать такие же полеты и по любому румбу компаса. Так как для разведки над этой линией дозора в Северном море летать над морем надо не больше, чем ежедневно летают сухопутные самолеты, и эта разведка может быть выполнена с большей скоростью не гидросамолетом, а сухопутной машиной, то почему бы не использовать более быстроходную и надежную машину? Немцы делают налеты на Англию, пролетая при этом всю ширину Северного моря на сухопутных самолетах; они никогда не пользуются гидросамолетами; так для чего же нам для покрытия только половины пути через Северное море применять громоздкие гидросамолеты?

«Корректировка. Здесь приложимы те же замечания. Если для защиты гидросамолетов им должны придаваться сухопутные машины, то почему бы их не использовать в качестве корректировщиков?

«Противолодочный дозор. Сюда приложимы те же замечания, что и в отношении разведки, но, кроме того, здесь очень большую роль играет скорость. По-моему, подводная лодка, подвергшаяся в этом районе бомбардировке с гидросамолета, может быть обвинена в величайшей небрежности. Глубины здесь идеальны для лежания на грунте, вода мутная и не прозрачная. Гидросамолет будет замечен за достаточно большой промежуток времени, чтобы лодка, погрузившись и

уйдя под водой на соответствующее расстояние, была совершенно обеспечена от бомбежки. Единственная возможность успеха для воздушных сил заключается в очень быстроходных машинах, могущих утром или вечером, подобно терьеру, наскакивающему на крысу, обрушиваться с большой высоты или же быстро атаковать из-под солнца.

Очевидно, что больше шансов на успех будет иметь быстроходная машина.

«В данном случае речь идет только о нашем районе. Мне ничего не известно об обстановке в других патрулях, и возможно, что там гидросамолеты имеют особую ценность — в этом я совершенно несведущ. Высказываемая мною точка зрения приложима только к водам моего района, но эта точка зрения является совершенно неопровержимой».

Эти соображения рассматривались в то время, как чистая ересь, а многими — и с большим неудовольствием.

Осенью 1917 г. бомбардировочная мощь Фландрской группы морской авиации достигла своей кульминационной точки, и из этого положения были извлечены все выгоды. В то время в Кудкерке имелись два полных авиаотряда машин «Хендли Пейдж» и в Птит Снит один отряд машин «Де Хевиленд 4», которыми в июле были заменены бомбардировщики «Сопвит». Самолеты «Хендли Пейдж» использовались каждую ночь, когда только возможно было проведение бомбардировочных операций, и вес сбрасываемых в отдельных случаях бомб иногда превосходил 8 *т*. По мере того как общий вес бомб, сброшенных на противника с момента сформирования эскадрильи № 7 А приближался к 100 *т*, за ним следили с большим интересом. Событие это произошло в августе и было соответствующим образом отпраздновано. Когда же в октябре цифра возросла до 200 *т*, то это послужило поводом для большого обеда в собрании в Кудкерке.

Так как летний период являлся для летчиков временем наиболее напряженной работы, то зимние месяцы были использованы, чтобы дать им возможно больший отдых. Одна эскадрилья была переведена на отдых в Уолмер, другая — в Дувр, а тем, кто вынужден был остаться в действующих частях, предоставлялось возможно больше отпусков.

Подразделение дирижаблей дуврских воздушных сил было расположено в Кейпеле (между Дувром и Фолкстоном) и в Полгейте, близ Бичи Хэд. Обязанности дирижаблей, как уже раньше указывалось, заключались в патрулировании водного района и в недопущении отдыха подводных лодок на поверхности. Трудное и продолжительное патрулирование проводилось, когда только позволяла погода; однако, этому виду воздушных сил приходилось оставаться в бездействии из-за неблагоприятной погоды значительно чаще, чем другим воздушным подразделениям.

Под руководством капитан-лейтенанта Кэнингэма в малые дирижабли был внесен ряд улучшений; было сконструировано и построено новое шасси, делавшее честь своим конструкторам. Странно сказать, но когда результаты первых испытаний этих шасси были сообщены воздушному департаменту адмиралтейства, то оттуда был получен ответ со строгим выговором офицерам, пытающимся внести улучшения в материальную часть, и с запросом — по чьему приказанию эта конструкция была испытана. К счастью, я проявлял

большой интерес к работам и рвению этого молодого воздухоплавателя и следил за ходом постройки шасси и поэтому был в состоянии сказать, что разрешение было дано мною; кроме того, я воспользовался удобным случаем, чтобы указать на нецелесообразность препятствовать инициативе молодых офицеров, особенно в военное время. Результат получился занимательный: конструкция, послужившая причиной бюрократического взрыва, в скором времени была применена на всех малых дирижаблях, которые постепенно вступали в строй.

Опыт использования воздушных сил во время войны на бельгийском побережьи заставляет меня подчеркнуть два положения, заслуживающие внимания тех, кому приходится командовать.

Первое — это то, что летчик на одноместном истребителе, являющемся преимущественно воздушным кавалеристом, смелым, подвижным бойцом, быстрота соображения которого должна соответствовать скорости, с которой он перемещается, и быстроте действий его противника, представляет собой не единственную ценность для адмирала. Летчики с истребителей представляют собой хребет боевых сил, дающих возможность достичь превосходства в воздухе; это цвет летчиков. Но — и даже очень большое «но» — не следует забывать, что за смелым летчиком непосредственно следует наблюдатель. При отсутствии фоторазведки хороший наблюдатель расценивается адмиралом на вес золота. Квалификация, необходимая для береговой работы, весьма разнообразна. Он должен быть в состоянии разбираться в классах кораблей. Часто о миноносцах мне доносили как о линейных кораблях; трудно избежать ошибки, не сосредоточивая внимания на относительных мелочах. Наблюдатель должен быть в состоянии судить о передвижениях войск, корректировать стрельбу, высматривать детали и вообще обладать целым рядом качеств. На сотню первоклассных летчиков приходится только один действительно первоклассный наблюдатель. Я не без обоснований убежден в том, что ни одна должность не должна расцениваться выше и заслуживать большего признания, чем искусный наблюдатель.

Второе — это то, что надо итти на любые жертвы, чтобы во время ведения боевых действий давать авиаотрядам периодический отдых, и затем, что приходящей на пополнение молодежи надо давать последовательную тренировку в бое. Я знаю, что это трудно. Мне знакомы обычные аргументы: «Надо их использовать сразу; у нас такая нехватка, мы можем потерять господство в воздухе; у нас нет достаточного количества отрядов, чтобы разрешать отдых». Я знаю все эти доводы; но неподготовленный летчик, выпущенный в воздушный бой с опытным противником, обычно бывает сбит, как молодой грач. Последовательная подготовка его окупится сторицей, хотя бы это задержало его полную готовность на месяц или на шесть недель.

Затем, усталый, измотанный летчик стоит только половины свежего. Видеть, как люди в отряде один за другим выбывают «пропавшими и невозвратившимися», а у остальных впереди нет ничего, кроме все той же повседневной работы и тяжелых боев, не мо-

жет не действовать на психологию человека. Необходимо предоставлять людям отдых. Отдыхом достигаются две вещи: восстанавливается нервная система и создается приятная перспектива. Человек, доводящий машину до разрушения из-за недостаточного наблюдения за ней, — плохой директор фабрики; подобными методами он не добьется увеличения производительности. Начальник, использующий своих летчиков до такой степени, что они из-за недостатка отдыха, совершенно выматываются, теряя свою боеспособность,— плохой руководитель; полного эффекта от своих воздушных сил он не добьется. Принцип предоставления отдыха после выполненной работы должен быть признан, должен учитываться при расчетах и, несмотря ни на какие рассуждения, проводиться в жизнь. Летчики, если они даже и герои, все же люди.

Не могу закончить этой главы, не выразив восхищения работой воздушного департамента адмиралтейства, столь блестяще справлявшегося с трудностями обеспечения и машинами и личным составом. В период с 1915 по 1917 г. улучшение типов машин и ускорение производства их было феноменальным. Будучи на опыте знаком с исключительными трудностями снабжения, когда типы машин претерпевают постоянные изменения, я расцениваю результаты, достигнутые воздушным департаментом, как поистине удивительные.

Естественно, что теперь, в мирное время, когда трудности войны выступают только как покрытое дымкой воспоминание, тем, кто ничего не знает об этих трудностях или забыл о настоятельной необходимости в снабжении, может показаться сумасбродным расходование громадных средств. Давайте будем рассуждать трезво и честно, и когда услышим разговоры о сокращении расходов, вспомним, что это сокращение, по всей вероятности, может быть сделано за счет уменьшения скорости изготовления того оружия, от которого в значительной мере зависит успех наших боевых действий.

Я сознаю, что то, что мной описано, является всего лишь кратким очерком деятельности приданной к Дуврскому патрулю морской авиации. Проделанная ее летчиками работа неоценима. Если бы здесь поместить описание всех случаев бомбометания и боев в воздухе, то, ввиду сходства подробностей, это было бы утомительно для читателя. Летчики Дуврского патруля не только выполняли свои непосредственные задачи над морем и сушей, но и оказывали серьезную помощь армии, как работой в довольно большом северном секторе, так и помогая войскам на Сомме.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

После того как описаны, хотя и в недостаточной мере, различные соединения Дуврского патруля и их работа, разрешите мне сделать краткий обзор работы Дуврского отряда в целом, ее начала и расширения.

В начале войны главной задачей Патруля, подчиненного начальнику, который имел свой штаб в Харвиче, был досмотр торговых судов в Дуврском проливе для обнаружения контрабанды или неприятельских подданных, пытающихся пробраться в Германию. До начала военных действий планами предусматривалось выделение небольшого числа миноносцев, которые должны были досматривать суда, подходя к ним в море; намечалось посылать на рейд Даунс только те суда, которые возражали против обыска или казались подозрительными. Естественно, что подобный досмотр на судоходном пути оказался невыполнимым ввиду условий погоды и большого количества проходящих судов. Поэтому досмотровая флотилия в Даунсе выросла в своих размерах, а сам Даунс развернулся в большую якорную стоянку для торговых судов.

Так как Даунс был хорошо обеспечен против подводных лодок, то в начале войны к этому скоплению на незащищенной стоянке судов, корпуса и грузы которых представляли несметное богатство, относились спокойно; этот вид нападения овладел большинством умов и затемнил ясность представления о различных возможностях ведения войны на море. Внимание было сосредоточено на подводных лодках, скрытая опасность со стороны миноносцев оценивалась недостаточно: Эльба ведь была далеко!

Германское наступление на Бельгию сразу же подчеркнуло значение Дуврского патруля. Чтобы помочь удержать надвигающуюся волну, грозившую охватить фланг союзных армий и завладеть портами Канала на французском побережьи, требовался обстрел с моря из дальнобойных орудий, которые имелись на кораблях, но которыми не обладала армия.

В момент этого кризиса Дуврский отряд был усилен несколькими мониторами с 152-*мм* орудиями и старым линейным кораблем, а район бельгийского побережья приобрел такое же значение, что и пролив; коротко говоря, он превратился в границу союзных сил. Бельгийское побережье сделалось для германских морских сил базой, расположенной на фланге путей нашей морской торговли и морских коммуникаций нашей армии.

Однако, это положение еще не вызывало особого беспокойства, так как твердо надеялись, что наступлением весной 1915 г. противник будет отброшен назад и побережье освободится раньше, чем его порты смогут быть использованы в полной мере. Весной 1915 г. решался вопрос: победа или поражение,— однако нация еще недостаточно сознавала страшные перспективы, стоявшие перед нами. Мне ничего не известно о военных соображениях, которые послужили основой для этого весеннего наступления. Я отмечаю только, что решение не атаковать противника во Фландрии, как на этом настаивал Френч, имело тяжелые последствия. Основания для отказа от наступления должны были быть весьма серьезными: в самом деле, противнику предоставлялась возможность укрепляться и окапываться на фланге как наших армий во Франции, так и торгового пути в Лондон, и одновременно подвергалось серьезной опасности восточное побережье Англии.

Основная стратегия морских и сухопутных сил неделима. Стратегия флота и армии должна быть, конечно, сведена в один общий план, а никак не в два раздельных плана, но выполнение этого общего плана должно быть предоставлено самим командующим.

Оккупация бельгийского побережья явилась отличным доказательством правильности этого взгляда. Я без колебания расцениваю стратегию, позволившую немцам устроиться на этом побережьи, укрепить его и использовать его порты, как азартную игру, в которой на карту была поставлена судьба Британской империи. Это была, может быть, и вынужденная игра, но все же азартная игра. Мы не могли предупредить оккупацию немцами Бельгии; наша неподготовленность к континентальной войне, грандиозность событий, в которые мы были вовлечены, делали это невозможным. Однако же, немедленно после первого сражения под Ипром следовало приложить все усилия к тому, чтобы вернуть себе побережье. Если бы побережьем владел активный противник, обладающий инициативой на море и большими ресурсами (а в тот период у нас не было оснований сомневаться в наличии у противника морских инстинктов), то мы по всей вероятности проиграли бы войну. Все опасности, вытекавшие из тщательно организованных набегов, о которых я упоминал в предыдущих главах, имели своим основанием этот 25-мильный участок побережья.

У действующей армии есть район, который должен быть обеспечен во что бы то ни стало; это — ее коммуникация. Если бы вооруженным силам противника позволили удержаться на фланге коммуникаций армии, то это рассматривалось бы каждым солдатом, как безумие: как раз мы дали противнику возможность сделать это в широком масштабе на море, позволив ему оккупировать бельгийское побережье и удерживать его. Мы позволили противнику укрепить его базы не только на фланге жизненных морских коммуникаций британской, бельгийской и северной французской армий, но и на фланге путей продовольственного снабжения и главных торговых путей большей части Англии.

«О, море будет обеспечиваться флотом»,— говорил кое-кто. Все это совершенно верно; лица, ответственные за выбор района насту-

пления союзных армий, дав противнику возможность устроиться и укрепиться на бельгийском побережьи, создали такое положение, при котором адмиралтейство могло оказаться быть вынужденным либо пассивно наблюдать, как будет безжалостно уничтожаться наша морская торговля в Канале, либо совершить национальное самоубийство, распределив Гранд-Флит между Скапа и Дувром. Ясно, что в случае энергичных действий со стороны Германии такая опасность создалась бы. Это было не менее опасной политикой, чем если бы флот, позволив противнику занять Дэнкерк и угрожать с фланга коммуникациям британской армии, заявил: «О, о войне на суше может позаботиться армия».

В сущности говоря, и Френч и Хейг сознавали опасность этой обстановки и с 1914 по 1917 г. всячески старались добиться необходимой поддержки для наступления во Фландрии. Я также немало поработал над этим. Но ответственные лица либо не смогли убедить несговорчивых союзников, либо забыли старую историю фландрского побережья, когда в течение столетий Англия щедро расходовала и кровь и деньги, чтобы с помощью внушительной морской силы обеспечивать восточное побережье от угрозы, даже тогда, когда мы не имели во Франции своей армии, зависящей от свободы нашего судоходства в Канале. Мы же во время этой войны, затрагивавшей все британские интересы, не исключая и безопасности страны от вторжения, сидели, сложа руки, и любезно улыбались, глядя, как противник захватывает и укрепляет эту выгодную позицию.

Дальновидный и обладающий хорошим морским чутьем начальник германского штаба, пользуясь этой благоприятной обстановкой, мог бы в течение 1915 г. подготовить до мельчайших деталей свой удар и в марте 1916 г. нанести его с сокрушающим эффектом. Однако, мы можем благодарить нашу счастливую звезду за то, что противник не проявил необходимой инициативы на море, чтобы позондировать силу нашей блокадной линии у его побережья и прощупать слабость находившихся за ней сил, на обязанности которых лежала охрана наших жизненных интересов в Канале.

Поскольку наступление во Фландрии весной 1915 г. было отложено, нам в Дувре оставалось только делать все возможное, чтобы ослабить отрицательные стороны стратегического положения. Как только в Патруль прибыли мониторы с 305-*мм* орудиями, были проведены атаки на зеебрюггские шлюзы и на остэндский порт, чтобы вселить в противника чувство неуверенности и сомнения в качестве его баз. Разрушения, хотя и не очень существенные, все же были произведены. Намечалась и обсуждалась атака непосредственно на зеебрюггские шлюзы, однако пришлось от нее отказаться, так как в то время у нас не было средств для постановки хорошей дымовой завесы, а она была абсолютно необходима. Был разработан план закупорки Остэнде, но от него пришлось отказаться вследствие совершенной бесцельности попыток закрыть этот порт для прохода подводных лодок и миноносцев путем какой бы то ни было формы закупорки; кроме того, в то время обсуждались предложения о высадке наших войск в Остэнде, которая должна была яв-

ляться или составной частью общих наступательных действий на побережье или же завершением наступления, производимого южнее; а тогда армии потребовался бы этот порт.

Разведка обнаружила, что Остэнде обороняется батареей, имевшей дальность стрельбы на 50% больше, чем 305-*мм* орудия наших мониторов, а у Зеебрюгге в песчаных дюнах устанавливается батарея, вдвое превосходившая дальнобойностью любое из орудий наших кораблей.

В начале 1916 г. снова намечалось наступление во Фландрии. В это время, как я уже отметил, Остэнде и Зеебрюгге защищались батареями, которые делали мониторы с 305-*мм* орудиями бесполезными; поэтому мы приступили к детальной разработке плана высадки в Остэнде в тылу батарей, причем эта высадка должна была выполняться во взаимодействии с армией в Бельгии и северной Франции. Это, однако, признали неосуществимым. Деятельность противника в части минных постановок и использования подводных лодок в Канале все возрастала и делала наше вмешательство все более необходимым.

Чтобы противодействовать этой беде, я выставил барраж у бельгийского побережья и прибрежный дозор. Этот дозор имел задачей: во-первых — препятствовать входу и выходу неприятельских подводных лодок и других кораблей, направлявшихся в порты бельгийского побережья или из них; во-вторых, обеспечивать наблюдение за побережьем и морем в районе между Шельдой и Норт Форленд, так как этот район непосредственно фланкировал с востока узкость Канала, через которую должен был бы проходить атакующий противник; и, наконец, посредством самого настоящего блефа скрывать слабость наших торпедных сил, чтобы создать у противника совершенно ложное представление о нашей мощи в Канале. Это мешало немцам предпринимать нападения на наши торговые суда в Даунсе; такие нападения могли бы повлечь за собой небывалую катастрофу. Тем временем фландрское наступление было отменено и страна вступила в самый опасный период из всех, когда-либо переживавшихся ею за ее многовековую историю.

Я расцениваю этот момент как наиболее опасный, потому что вопрос о том, отважится ли Германия на действия своего флота или нет, был еще не решен. Если бы даже немцы уклонились от вывода флота в бой, то все же я рассматривал угрозу боевых действий флота в северной части Северного моря как возможный маневр с целью прикрыть фактическое нападение противника на Пролив и на нашу торговлю в целом. Захват Германией этого участка открывал ей большие перспективы: владея запасными базами на бельгийском побережьи, противник не испытывал необходимости при набегах и возвращении из них форсировать проход между Харвичем и голландским побережьем; кроме того, он имел возможность выбора места отправки своих кораблей в набег и вынуждал нас патрулировать очень большой водный район при совершенно недостаточном количестве кораблей и людей. Если бы к тем серьезным потерям, которые мы несли из-за подводной войны, прибавились те, которые могли бы иметь место при набегах на Даунс и

Канал, то мы были бы поставлены лицом к лицу с тяжелой катастрофой.

Чтобы подробно разобрать этот вопрос, надо было бы углубиться в его техническую сторону; однако, Ютландский бой, не сопровождавшийся набегом германских легких сил на юг, указал, что для судоходства и для британских коммуникаций весьма опасный период миновал.

Поэтому в 1916 г. преобладающими для меня задачами являлись: первая — защита торговых судов в Даунсе и обеспечение страны от катастрофы таких размеров, каких до сих пор не знала наша морская история; вторая — подготовка планов изгнания противника из его бельгийских баз, и третья — обеспечение левого фланга союзных армий от высадки противника у них в тылу. Таковы были основные задачи Патруля. При зачаточном состоянии имевшихся тогда средств для подслушивания охота за подводными лодками была почти бесцельным и непродуктивным занятием: подводная лодка, входя в наши воды с востока, имела возможность погрузиться, двигаться дальше в подводном состоянии и затем снова появиться на поверхности уже много западнее; она могла также просто прокрасться в надводном положении ночью. Единственным средством для борьбы с подводными лодками были барражи и минные заграждения, особенно последние. Однако, постановка заграждений задерживалась отсутствием соответствующего запаса мин. Изгнание немцев с бельгийского побережья в значительной мере уменьшило бы подводную опасность, но естественно, оно не ликвидировало бы это зло полностью. Вместе с тем в значительной мере уменьшилась бы опасность серьезных набегов миноносцев.

Предпринимались небольшие операции, имевшие целью содействие союзным армиям, как, например, привлечение к побережью войсковых частей противника угрозой высадки; однако, основная работа заключалась в несении дозора у бельгийского побережья; этим мы доказывали, что при достаточной предусмотрительности, смелости и осторожности отряд, ежедневно патрулирующий на виду у Остэнде и Зеебрюгге, может пренебрегать угрозой со стороны неприятельских подводных лодок и миноносцев. Кроме того, этот дозор оказывал сильное психологическое воздействие на мышление противника в вопросах военных действий на море.

В 1916 г. были также доведены почти до совершенства наши приемы стрельбы на большие дистанции. Были разработаны и подготовлены для использования в будущем методы ночной стрельбы, а также ряд других вопросов. Дымовая завеса стала реальным оружием. Поскольку у нас не имелось соответствующих кораблей для несения дозора в условиях неблагоприятных зимних погод, бельгийский прибрежный дозор в конце года пришлось снять. Тихоходные мониторы с 305-*мм* орудиями не могли безопасно выдерживать сочетание штормов, приливо-отливных течений и отмелей, т. е. условий, на которых они никогда не были рассчитаны. Началась постановка барража от Гудвина до Дэнкерка, а также было сделано предложение о проведении намечавшейся уже «большой высадки». Начали прибывать новые мониторы с 381-*мм* орудиями и были сде-

ланы все приготовления для крупных бомбардировочных операций в следующем году. С наступлением зимы противник снова начал усиленно ставить мины в Канале, однако прошлогодний опыт проведения тральных работ и организации судоходства сильно уменьшил опасность от минных заграждений.

В октябре этого года имел место первый набег неприятельских миноносцев в Канал. Еще раз я увидел, что противник имеет полную возможность причинить нам большой вред. Однако, время для действий противника проходило, если только уже вообще не прошло; очевидно, быстро подходил к концу тот период, когда противник имел возможность нанести нашему судоходству существенный ущерб. Время, упущенное противником, работало на нас. Строительство миноносцев на наших судостроительных заводах подвигалось вперед, и мы могли рассчитывать на значительное усиление отряда. Кроме того, предыдущие месяцы бездействия на море положили начало моральному разложению германского флота. Предпринимавшиеся им набеги не представляли собой серьезной попытки потопить, сжечь или вывести из строя противника, а имели своей целью преимущественно доставление сенсаций, которые жадно воспринимались и в Англии и в Германии мало сведущими в морских делах людьми.

Моральное разложение может иметь две причины. Первая — это бездеятельность экипажей; вторая — это бесполезные операции, предпринимаемые морскими начальниками для создания себе популярности или повышения престижа слабого морского командования. Очевидно, они и являлись причиной набегов в Канал. Немцы учили своих офицеров отступать — они и отступали. Благополучное возвращение германского военного корабля расценивалось выше, чем потопление корабля противника. Вот где причина того, что мы не несли серьезных потерь. Моральное и физическое разложение германского флота явится наглядным уроком для будущих поколений.

1917 г. был годом постепенной кульминации нашей непрерывной работы, выполненной в течение двух предыдущих лет. Большая высадка и наступление на бельгийском побережьи, правда, так и не имели места. Это было горьким разочарованием; однако, что касается флота, то организация высадки не забудется на многие годы. Восстановление барража и дозоров у бельгийского побережья сделало возможной бомбардировку неприятельских позиций. Обстрел зеебрюггских шлюзов показал, что уничтожение столь мелкой по размерам цели может быть достигнуто только ценой сильного износа 381-*мм* орудий; а так как замены для орудий, установленных на мониторах, не было, то обстрел шлюзовых ворот пришлось прекратить. Из-за многочисленных обстрелов Остэнде противник отказался от него как от военно-морской базы, и единственным портом, использовавшимся немцами на побережьи, стал Брюгге. Установка новых 457-*мм* орудий на наши мониторы, имевшие до тех пор 305-*мм* орудия, давала нам возможность бомбардировать и эту базу. Были доставлены на берег и установлены тяжелые орудия для поддержки наступления на побережье. Была закончена по-

становка барража Гудвин—Гри-Нэ, который, несмотря на геркулесову работу экипажей дрифтеров, ставивших и исправлявших его в самой неблагоприятной обстановке, имел лишь посредственный успех. Во всяком случае это была попытка отбить у противника охоту до того момента, когда будут получены соответствующие мины.

Минный барраж Фолкстон—Гри-Нэ был задуман в феврале 1917 г., мины были получены в ноябре, и барраж был почти закончен к 31 декабря, когда мое командование неожиданно закончилось. Первая подводная лодка взорвалась на незаконченном еще минном заграждении еще до моего отъезда из Дувра. Этот барраж окончательно преградил неприятельским подводным лодкам доступ в Канал. Ставились также минные заграждения у голландских территориальных вод с целью затруднить действия противника, и в районе бельгийского побережья было уничтожено несколько неприятельских миноносцев. Атаки на мол и Канал в Зеебрюгге и на Остэнде были задуманы в последние месяцы 1917 г., чтобы сгладить разочарование, наступившее после отмены «большой высадки». Все было уже готово и операции были на ходу, когда я получил приказание покинуть Дувр. Но у меня было утешение: план действий, на котором сконцентрировалась наша энергия к моменту сдачи мной командования, был столь полным, что в течение весны и лета 1918 г. и вплоть до подписания мира Дуврский патруль больше не планировал и не проводил новых операций, кроме тех, которые были проработаны к декабрю 1917 г.

В течение трех лет мы сражались с противником своими пушками и своим мозгом. Обстановка, открывавшая противнику громадные возможности и угрожавшая безопасности нашей страны, изменилась, и наши интересы на море были сравнительно обеспечены. Эта перемена была достигнута непрерывной и неослабной работой Дуврского патруля. Несмотря на миноносцы, подводные лодки, мины и самолеты противника, мы без перерывов поддерживали морские коммуникации наших армий во Франции; наши торговые суда проходили в Темзу и обратно так же свободно и почти с такой же безопасностью, как и в мирное время. Мы в праве требовать признания, что работой Дуврского патруля за период 1915—1916—1917 гг. у противника, оккупировавшего бельгийское побережье, были вырваны зубы и что на оставшийся период войны потеряли для него потенциальную ценность базы этого побережья.

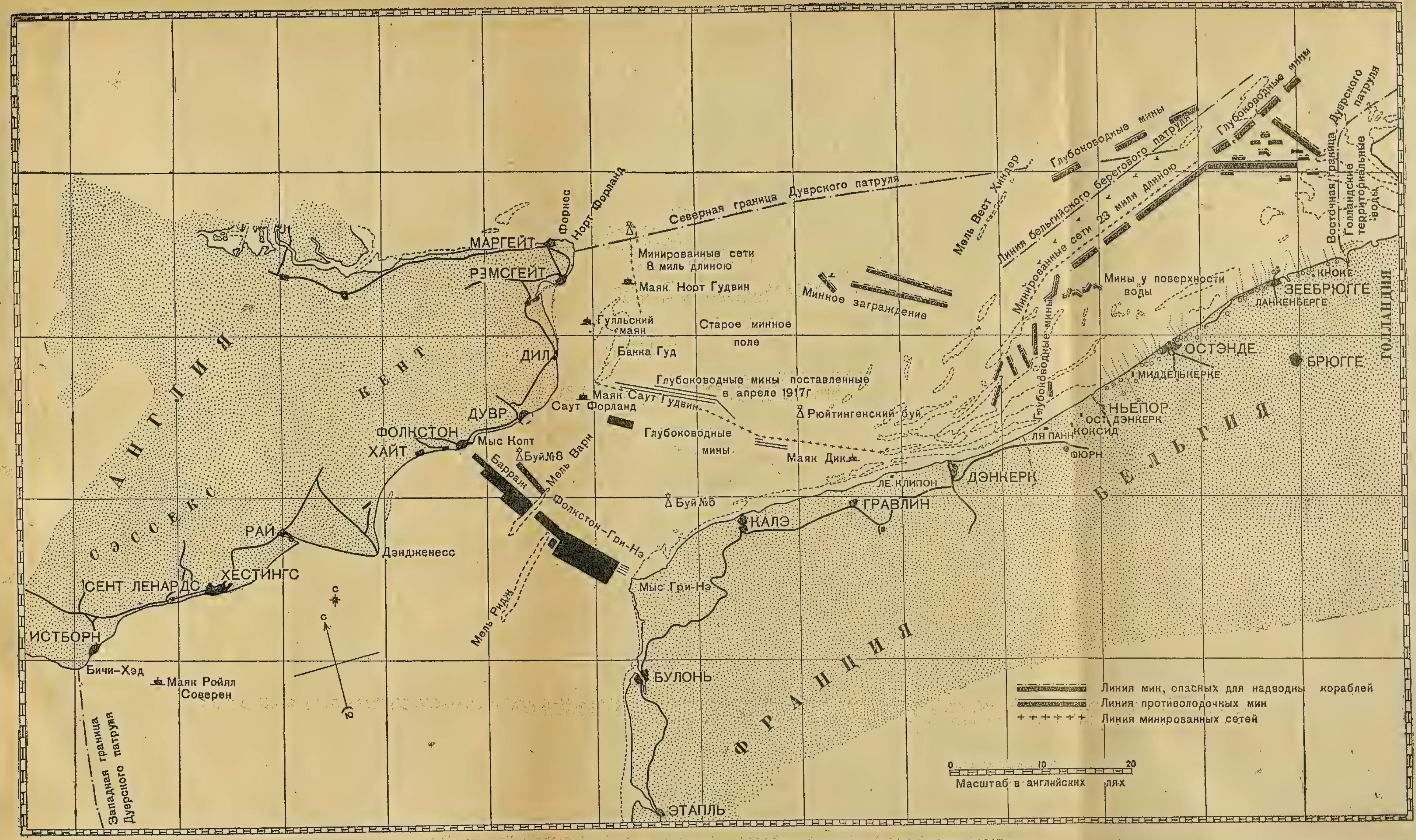


Схема 18. Дуврский патруль. Минные и сетевые заграждения на 31 декабря 1917 г.

СХЕМЫ В ТЕКСТЕ

ОГЛАВЛЕНИЕ



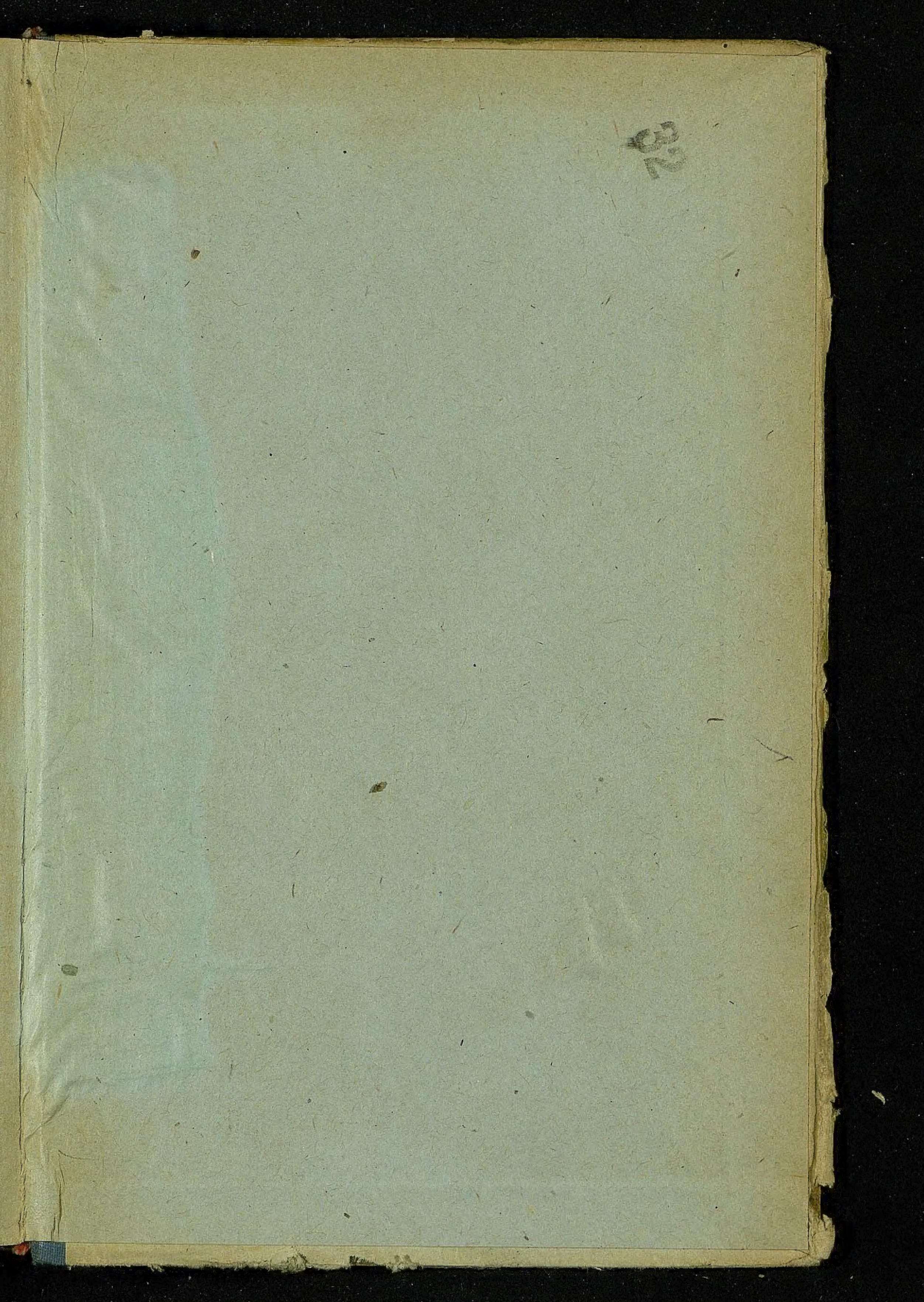
Сдано в производство 22.7.37 Формат бумаги $60 \times 92/_{16}$
Подписано к печати 21.10.37 Объем $17^3/_4$ п. л.+3 вклейки 20,736 авт. л.
В бум. листе 95.600 знаков.

Уполн. Главлита № Г—7406. Изд. № 276. Зак. 388.
Цена книги 4 р. 15 к., переплет 60 к.

Текст отпечатан на бумаге Камского бумкомбината.

Адрес изд-ва: Москва, Орликов пер., д. 3.

Отпечатано в 1-й типографии Государств. военного изд-ва НКО СССР.
Москва, ул. Скворцова-Степанова, д. 3.



Цена 4 р. 75 коп.